Ż E G L A R Z P O L S K I

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 4 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 40 gr.

Nr. 38. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 16 paździer. 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 229

Organizacja poparcia dla akcji żeglugowej.

11-go października odbyła się w sali konferencyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie konferencja prasowa, poświęcona omówieniu zagadnienia rozbudowy naszej floty morskiej.

Organizowało posiedzenie Stołeczne Koło Komitetu Floty Narodowej z prezydentem miasta inżynierem Słomińskim na czele. Posiedzenie zagaił Minister Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowski przemówieniem, w którem podkreślił zadanie prasy polskiej, która prowadzi wytrwałe pracę uświadamiania co do wartości morza. Pan minister podkreślił doniosły czyn województwa śląskiego, które jako pierwsze z województw i samorządów podjęło i realizuje zakup 4-ech nowych okrętów dla Żeglugi Polskiej.

Czyn ten zapisze się najjaśniejszemi zgłoskami w historji odrodzonej Polski. Osią przemówienia p. Ministra było podkreślenie faktu doniosłości wywozu morskiego dla kwestji ekonomicznej rozbudowy kraju.

„Bez wolnego dostępu do morza, bez możności pracy handlowej w Gdańska i Gdyni Polska nie mogłaby tak rozbudować swego przemysłu przetwórczego.

Gdyby tylko ¼ część towarów była pozbawiona możności wyjścia na zewnątrz przez morze, bezrobocie w Polsce sięgałoby dziś 400 000 ludzi.

Niech więc społeczeństwo polskie zrozumie, że każdy grosz, złożony dziś na rozwój floty handlowej — to jego własny dobrobyt w przyszłości."

Następnie sekretarz generalny Komitetu Floty Narodowej generał M. Zaruski zapoznał obecnych z dotychczasową działalnością Komitetu Floty Narodowej. Dotąd założono w całym kraju 214 kół miejscowych. Komitet posiada 6 300 członków korespondentów (zbierających składki), członków zaś wszystkich kategoryj około 50 000. Wpływy dotychczasowe do końca roku b. r. spodziewane są około 500 000 złotych.

Prezes Związku Syndykatów dziennikarzy polskich red. Z. Dębicki w przemówieniu swojem zapewnił, że prasa polska bez różnicy odcieni i kierunków politycznych jak dotychczas tak i w przyszłości będzie jaknajusilniej popierać działalność Komitetu Floty Narodowej.

Konferencja prasowa 11 października da niewątpliwie nowy bodziec dla prasy w jej propagandzie spraw morskich, w której (podkreślić należy) każdy wysiłek i każdy rozmiar dotychczasowej propagandy uważać można za niewystarczający, wobec ogromu zadania, któremu z trudnością sprostać możemy.

Konieczne jest ażeby prasa ogólna, przedewszystkiem codzienna zmobilizowała odpowiednie działy, dotyczące spraw żeglugi morskiej i rzecznej, ażeby rozproszone i niejednakowej wartości wiadomości nie traciły się w powodzi innego materjału.

Należy przyzwyczaić czytelnika szukać odpowiedniego działu czy chociażby kącika dotyczącego żeglugi tak, jak szuka on działu giełdowego, działu kroniki miejscowej, działu gospodarczego, czy też kącika szachowego itp.

Żegludze i jej sprawom należy się codzienne miejsce na łamach gazet polskich. Przeciętny czytelnik musi móc śledzić codziennie sprawy żeglugowe według swej ulubionej gazety, czytanej systematycznie, a wtedy cenić on zacznie flotę własną, rozumiejąc jej doniosłe znaczenie. Oczywiście działy takie winny być odpowiednio prowadzone, a redaktorzy ich potrafić muszą wpoić myśl gospodarczego znaczenia przewozów morskich swoim czytelnikom, zainteresować czytelnika temi sprawami, służyć jako ogniwa pośrednictwa pomiędzy pracą i prasą fachową z jednej strony, a czytelnikiem prasy codziennej z drugiej strony.

Pod tym względem ufajmy, że przyrzeczenie prezesa związku syndykatów prasy polskiej wywoła odpowiednie czyny redakcyj i wydawnictw poszczególnych organów, które w przeważającej ilości wypadków są w stanie założyć podobne działy, lecz niestety dotąd jeszcze tego nie uczyniły.

Działy te służyłyby jednocześnie

jako znakomite placówki propagandowe, sprawozdawcze i anonsowe o zebraniach dla instytucyj o tak doniosłej wadze jak Komitet Floty Narodowej, Liga Morska i Rzeczna, związki zawodowe żeglugi itd.

A więc do czynu!

Drogi wodne Prus Wschodnich a dojazd morski Królewca.

(Z powodu zjazdu żeglugi śródlądowej w Królewcu).

W Królewcu odbył się świeżo zjazd żeglugi wewnętrznej. Przepojony on był motywami politycznemi, przedewszystkiem tendencyjnem utyskiwaniem na upadek żeglugi śródlądowej w Prusach Wschodnich z powodu odciętego położenia tej prowincji.

Nie przytaczano przy tem nigdzie porównania komunikacji rzecznej w Niemczech wogóle po wojnie z żeglugą śródlądową w warunkach przedwojennych. Kolej, jak wiadomo, w Niemczech w niemniejszym stopniu niż u nas odebrała żegludze ładunki, czem się też w dużej mierze tłumaczy zmniejszenie się ruchu na drogach wodnych Prus Wschodnich.

Niewątpliwie jednak, i to należy podkreślić, Prusy Wschodnie utraciły sporo przez zamknięcie przez Litwę spławu drzewa na Niemnie.

Rzeka ta bowiem łączy się przez swoje lewe ramię Gilgę i kanał Sekkenburski, duży Friedrichsgraben i Deimę z Pregołą, a prócz tego istnieje połączenie od innych ramion ujściowych Niemna z Królewcem przez zalew Kuroński i Deimę.

Zmiana granicy, dawniej przebiegającej Niemnem i nieuruchomienie spławu na Niemnie zadały wielki cios handlowi drzewnemu Królewca.

Drogi powyższe łączące Niemen i Kłajpedę z Pregołą interesują nas o tyle, że i nasz transport wodny kiedyś pójdzie temi drogami, jak od strony Dolnej Wisły, gdzie mamy wygodne połączenie przez zalew Wiślany i Pregołę do portu Kłajpedy i na dolny Niemen, tak też od strony Grodna, gdzie jednak pomiędzy Kownem a dolnym biegiem Niemna jeszcze jest dużo do zrobienia pod względem regulacyjnym.

Rzeka Gilga jako ramię łączące Niemen przyujściowy z dorzeczem Pregoły jest dość trudna do nawigacji, mianowicie na odcinku 5 km. t. zw. Krzywej Gilgi, gdzie otoczona ona jest wysokiemi tamami, tworzy liczne zakręty i posiada bardzo silny prąd, wobec czego przepisy żeglugi ograniczają szerokość tratew do połowy ich normalnej szerokości, co wywołuje przedrożenie transportu. Zbudowano wobec tego dla tratew trzykilometrowy kanał obwodowy, którym posługują się wszystkie statki wewnętrznej żeglugi w ruchu w obie strony, tratwy natomiast spławiane zgóry mogą korzystać tylko z Krzywej Gilgi, ale zato w całej szerokości swego składu.

Inne problemy wewnętrznej żeglugi w Prusach Wschodnich mają mniejsze znaczenie i własna opinja niemiecka nie przywiązuje obecnie dużej wagi do tych lokalnych dróg wodnych. Tak zwany kanał Mazurski miał łączyć poszczególne jeziora mazurskie znajdujące się na rozmaitych poziomach w jedną sieć wodną, stosunkowo rozgałęzioną i obejmującą wschodnią część tego pojezierza, łącząc je szluzowym kanałem w kierunku Pregoły.

Rozpoczęte przed wojną światową dzieło jest w całkowitem zawieszeniu. Niektóre części kanału uległy podczas wojny zniszczeniu; środków na dalszą budowę niema i istnieje zdanie, że przy skromnych wymiarach kanału inwestycje te się opłacić nie mogą, gdyż ruch będzie zbyt słaby.

W jeszcze większym stopniu dotyczy to tak zwanego górnego kanału Elbląskiego (Elbing - Oberländischer-Kanal).

Kanał ten istnieje od lat 70-iu i przedstawia, łącznie z odcinkami i jeziorami, długość 200 km. Osobliwością kanału jest zastosowanie przewożenia barek, kursujących po nim, na swego rodzaju sankach na płaszczyznach pochyłych w miejscach działów wodnych. Ten system może być zastosowany jednak tylko dzięki skromnym wymiarom statków kursujących na tym kanale, gdzieindziej jednak te statki nie mogą kursować bez strat dla ich właścicieli, wobec czego chodzi w danym wypadku również o czysto lokalną żeglugę. Powiększenie przekroju kanałowych odcinków tej drogi wodnej nie jest możliwe, gdyż dla większych statków trzeba byłoby znieść owe płaszczyzny pochyłe.

Również więc i ta droga wodna niema przed sobą przyszłości i traci coraz więcej na znaczeniu.

Jedynemi robotami wewnętrznemi, poza pracami nad Gilgą są roboty regulacyjne nad Górną Pregołą, które mają zapewnić możliwość żeglugi aż do Wystrucia. Nie jest ona jeszcze otwarta, lecz roboty regulacyjne już są bliskie wykończenia.

Wszystkie drogi wodne wewnętrzne Prus Wschodnich za wyjątkiem górnego kanału Elbląskiego zbiegają się w węźle królewieckim. Stąd rozpoczyna się kanał morski, prowadzący przez zalew Wiślany do cieśniny piławskiej.

Morski kanał Królewca.

Nad kanałem tym pracuje się obecnie bardzo energicznie, mimo, że Królewiec jako port handlowy wcale się w ostatnich czasach nie rozwija i roboty pogłębiarskie w kanale uważać można raczej za budowę drogi strategicznej, niż za zadośćuczynienie potrzebie ulepszenia drogi handlowej (prawdopodobnie na wypadek wojny Niemcy chcieliby mieć możność posyłania do Królewca statków z desantem i amunicją, z zastosowaniem jednostek pływających o nośności 10 000 ton i więcej).

Zagłębienie 7-io metrowe, z którem statki stosunkowo duże mogą zawijać do Królewca, najzupełniej wystarcza dla obecnych potrzeb, gdyż nawet w razie wznowienia eksportu drzewa przez Królewiec na pójdzie ono zagranicę na statkach większych niż mających zagłębienie 5—6 metrów.

Tymczasem kanał pogłębia się do 8-iu metrów, a dojazd w Piławie, która ma połączenie z Królewcem, jest portem wojennym i pasażerskim, mogącym szybko przyjąć desant, pogłębia się do 10-iu metrów. Wykończenie tych robót ma nastąpić w roku 1930.

Większa część robót już jest wykonana, wobec czego w samym kanale już prawie wszędzie istnieje głębokość 8-io metrowa. Statystyka obecna jednak wskazuje, że statki ponad 5 metrów zagłębienia są nadzwyczajną rzadkością w porcie królewieckim.

Przy tej sposobności wypada wspomnieć historję kanału morskiego Królewca. W połowie XVIII wieku było w dojeździe Królewca tylko dwa metry wody, a mniej więcej do połowy XIX wieku główną przeszkodą była nie głębokość w zalewie samym, lecz na ławicy przed Piławą, gdzie było 2,5 metra głębokości, podczas gdy w dojeździe przez zalew było 2,8 metra. Jednak już w 1861 roku w nurcie cieśniny piławskiej było 3,5 metra, a w korycie żeglownym, prowadzącym do Królewca tylko 3,15 metra, w roku 1878-ym naczelne władze kupieckie w Królewcu rozpisały konkurs na projekt dojazdu 6-cio metrowego, a pierwszą nagrodę otrzymał inspektor zarządu wodnego w Piławie Natus, za projekt bocznego kanału wzdłuż północnego brzegu zalewu. Jeszcze przed budową kanału jednak przy pomocy bagrowania i wzmocnienia brzegów dojazdu piławskiego otrzymano w 1881-ym roku 4 metry w tym dojeździe, a 3,8 metra do Królewca. Dopiero w roku 1890-ym rozpoczęto budowę kanału i zakończono ją jesienią 1901 roku, otrzymując głębokość 6,5 metra na całej długości od Piławy do Królewca.

Znamienną jest rola, jaką odgrywało kupiectwo Królewca przy budowie kanału. Inicjatywa budowy kanału wyszła od niego. Przy budowie kanału kupiectwo królewieckie przejęło gwarancję, że rzeczne wpływy kanałowe wyniosą conajmniej 160 000 marek. W rzeczywistości kanał dał już w pierwszym roku eksploatacji 218 000 marek, a w roku 1914-ym i poprzednich latach wynosiły około 350 000 marek rocznie.

Dla porównania warto jest przytoczyć krótką historję ujścia wiślanego pod Schiewenhorst jako drogi żeglownej. Dojazd ten miał w r. 1926 3,5 metra zagłębienia, czyli więcej aniżeli dojazd Piławy i Królewca przed robotami pogłębiarskiemi. W roku 1927-ym doprowadzono tu głębokość w kanale wybagrowanym poprzez ławicę ujściową do 7-iu metrów, lecz od lata tegoż roku zaniechano wszelkich dalszych robót, wobec czego obecnie w ujściu głębokość wynosi około 5-iu metrów.

W samym dojeździe rzecznym w dolnej części odcinka Ujścia-Tczew

głębokości przewyższają 5 metrów, w górnej natomiast jest szereg miejsc na których przy pomocy bagrowania w roku 1927-ym przy średnio niskiej wodzie otrzymano głębokość 4 metry, obecnie i tu robót zaniechano wobec likwidacji żeglugi morskiej Wisła-Bałtyk. Przykład robót 1927 roku wskazuje, że przy pomocy samego pogłębiania, prowadzonego w skromnych rozmiarach można utrzymać kanał wejściowy na Wiśle na głębokości 6 metrów, a dojazd do Tczewa — z głębokością do 4 metrów, przy średnio niskiej wodzie.

Zadaniem więc w Tczewie byłoby prowadzić żeglugę mniejszemi statkami jak również przeładowywać na dolnym odcinku równolegle z pogłębianiem stałem aż do czasu, gdy żegluga tak znacznie by się wzmocniła, ażeby się można było zdecydować na budowę kanału poprzez Żuławy, co narazie jeszcze należy do przyszłości.

Przykład Królewca, który mimo oddalonego położenia od morza (52 km.) nad rzeką małą zdołał utrzymać znaczenie jako port morski i węzeł dróg wodnych wewnętrznych wskazuje jak wiele jeszcze mamy do zrobienia na przyujściowym odcinku Wisły.

Łodzie podwodne.

(Według odczytu inż. morskiego C. Radiguer 19. XII 1926 w Academiede Marine w Paryżu).

Specjalne zadania postawione budowniczemu łodzi podwodnej wynikają z osobliwości tych łodzi, że nie zawsze one się znajdują na powierzchni morza. Musze one posiadać wszystkie właściwości statków nadwodnych, a prócz tego muszą móc znikać pod wodą i manewrować w stanie zanurzonym, t. zn. poruszać się we wszystkich trzech wymiarach, zmieniając miejsce co do głębokości z takąż łatwością jak w płaszczyźnie poziomej. Jako skutek tego konieczne jest, ażeby łódź mogła żyć i poruszać się pod wodą bez wszelkiego połączenia z atmosferą. Te dwa warunki możliwość zmiany głębokości, możliwość izolowania się od atmosfery stały się przyczyną rozmaitych technicznych rozwiązań.

Rozwiązania te muszą być takie, ażeby zabezpieczały łodzi podwodnej jej główną właściwość, — niewidoczność w stanie zanurzenia. Ta niewidoczność jest istotnie jej główną bronią o pierwszorzędnem znaczeniu i najważniejszym elementem jej siły przy atakowaniu, prócz tego konieczne jest, by łódź zachowała wszystkie korzyści swej niewidoczności, będąc możliwie cicha, nie wytwarzająca szmerów.

Zresztą konieczne jest, ażeby ocenić w pełni trudność postawionych zadań mieć zawsze w umyśle kompleks wymagań, które należy zaspokoić. Czy się rozchodzi o detale czy całość, właściwości odpowiednie dla stanu zanurzenia dają rozwiązanie odmienne od tych, które najwięcej odpowiadają najlepszym właściwościom łodzi pływającej na powierzchni. Stąd konieczność, jak w stosowaniu programu, tak i w jego realizacji drobiazgowo rozważyć skutki każdej decyzji, ażeby dojść do kompromisu pozwalającego ominąć rozmaite trudności i zrównoważyć w sposób celowy własności statku powierzchniowego i zanurzonego.

Urządzenia ogólne i wygląd całości łodzi podwodnej zależy w szerokiej mierze od systemu tanków balastowych przeznaczonych do napełnienia wodą w chwili zanurzania się.

Balasty zewnętrzne, które dziś stanowią rozwiązanie najczęściej spotykane, początkowo były stosowane, ażeby nadać łodziom podwodnym kształty linji wodnej pionowych ścian, lub przedstawiających lekką pochyłość i często powiększając znacznie dno balastów.

Stopniowo, ze względów stateczności i szybkości zanurzenia się wprowadzono obniżenie tanków balastowych w ten sposób, że one nie przewyższają krawędzi górnych poszycia sztywnego (głównego) i zredukowano objętość górnej części ich, jednocześnie powiększając objętość ich dolnej części. Stąd dzisiejsza sylwetka ze zmniejszoną szerokością i zwężonym przekrojem poprzecznym w górnej części ze ściankami uchylającymi się wewnątrz nad linją wodną.

Kształty zewnętrznych balastów i współczynniki pływalności są w ścisłej zależności między sobą. Otoczenie całkowite poszycia prowadzi do współczynnika około 40%, z balastami nie otaczającemi całkowicie łodzi współczynnik ten wynosi 35—20%, przy opuszczaniu się poniżej tej ostatniej liczby przychodzi się do balastów „anglet" przekształcających łódź-walec na łódź-prostokąt.

Obecnie miara pływalności ustaliła się pomiędzy 20 a 25%, równoległa od 3% pierwszych łodzi podwodnych i 42% łodzi „Narval" skonstruowanej przez Lauboeufa, która jest prototypem obecnie istniejących łodzi podwodnych.

Przyszłość pokaże w jakiej mierze ta miara będzie musiała być powiększoną, ażeby uwzględnić zwiększenie się szybkości, które przypuszczalnie wypadnie zrealizować.

Balasty zewnętrzne mają większą przyszłość, gdyż lepiej nadają się do wysokich współczynników pływalności zapewniają większe bezpieczeństwo, wobec tego że tworzą podwójne poszycia, wreszcie umożliwiają lżejszą konstrukcję. Niektórzy inżynierowie wybierają jednak system mieszany balastów zewnętrznych i wewnętrznych ze względu na to, że te ostatnie więcej sprzyjają stateczności i koncentracji ruchów. Budowa ich jest trudniejsza i cięższa, gdyż ścianki ich wewnętrzne w łodzi muszą być tej samej mocy co i poszycie zewnętrzne łodzi. Mały, nawet najlżejszy defekt szczelności przyrządu do napełniania istotnie wystarcza by ciśnienie zewnętrze dało się odczuć wewnątrz tych tanków.

Zagadnienie zabezpieczenia łodzi.

Warunki bezpieczeństwa podzielić można na 3 grupy: moc, stateczność, bezpieczeństwo.

Moc. Łódź podwodna wykonuje ten sam wysiłek co i statki zwykłe, w szczególności z wydłużeniem obecnem form konieczne jest dać jej wystarczający opór na wyginanie podłużne. Prócz tego musi ona przeciwdziałać ciśnieniu wody przy zanurzaniu się na wielką głębokość. Granica głębokości opuszczania się ustalona była przed wojną na około 40 metrów. Łodzie podwodne zbudowane na taką głębokość wytrzymały zresztą podczas wojny ciśnienia o wiele większe.

Tak np. łódź Foucault opuszczała się na 75 metrów ze względów wojskowych doniosłej wagi: spoczywania na dnie, ukrywania się od obserwacji ze statków powietrznych i przeciwko atakom bombowym itp. Miara 40-o metrowa została podwojona i wynosi obecnie 80 lub 100 metrów. Wynik ten otrzymany jest prawie nie zmieniając proporcjonalnie wagi kadłuba. Świadczy to o niewątpliwym postępie. Wiedza kompletniejsza o ciśnieniu na poszycie łodzi pozwoliła lepiej zużyć metal i dokładniej określić niezbędne współczynniki bezpieczeństwa. Jestto zdobycz całej serji prac analitycznych i geometrycznych i obserwacyj doświadczalnych.

Nie można żądać od analityki i geometrji niczego więcej ponad wskazówki o charakterze ogólnym i współczynników porównawczych. Istotnie łódź podwodna nie składa się ze zwyczajnej powierzchni cylindrycznej, forma do której się sprowadza zjawiska, ażeby lepiej wystudjować jej opór. Zawiera ona części stożkowe, objętości o podwójnej krzywiźnie, opór stawia nietylko przy pomocy swoich ścian i swych wręg poprzecznych, lecz również przy pomocy swych przegród wodoszczelnych, przy pomocy podwójności poczycia, przy pomocy skrzyń wodoszczelnych. I rzeczywiście, łodzie podwodne, wprowadzone do doświadczalnych cylindrów, stawiały opór ciśnieniom większy aniżeli wskazywało obliczenie.

Zresztą, nie jest pewne, czy zastosowanie pospolitych teoryj wytrzymałości materjałów prowadzi do wyników wystarczająco przybliżonych, wskutek niepewności punktów zastosowania niektórych ciśnień i co do wartości reakcji wchodzących w grę. Zastosowanie teorji daje jedynie pewien pogląd na sprawę.

Badano między innemi przeciwdziałanie poszycia łodzi podwodnej ciśnieniu, przyrównując je do elastycznego arkusza. W ten sposób można przedstawić sobie całość „zmęczenia", którego doznaje kadłub jakiegokolwiek kształtu. Studjowano również zjawisko zgniecenia całości łodzi, jej wręg i poszycia, uwzględniając uginanie się. Obliczenia ciśnienia uginania się doprowadziło badacza Huttera do stosowania wzorów porównawczych najpraktyczniejszych i już obecnie ogólnie używanych. Badacze Fenaux i Besna-

rais wyliczyli zmęczenie poszycia i opór jego przy wciskaniu się poszycia bocznego pomiędzy wręgi z uwzględnieniem oparcia, które one zapewniają. W trakcie rozmaitych badań wyjaśniło się skomplikowanie obciążeń, którym ulega kadłub łodzi podwodnej. Nie można uwzględnić jedynie ciśnienia średniego, wywieranego na kadłub, lecz również należy uwzgledniać zmiany ciśnienia pomiędzy wysokiem a niskiem, według prawa hydrostatycznego od wagi łodzi podwodnej, od wysiłku przekrajania, które wywierają sąsiednie przedziały jeden na drugi na skutek ich rozmaitego stopnia pływalności.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 14-go września do 2-go października 1928 roku zawinęły do portu Lipawy 53 statki morskie o łącznej ładowności 16 375 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 4 934 tony ładunku mieszanego, 710 ton cegły wapiennej, 5 275 beczek śledzi, 8 529 ton węgla polskiego, 463 t. cementu, 9,5 sążni drzewa, 51 standartów dyli, 350 t. soli, 3 500 sztuk cegieł. 8 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 56 statków morskich o łącznej ładowności 16 652 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 3 849 ton drobnicy, 863 standarty i 691 sążni drzewa, 2 000 beczek śledzi, 250 t. cegły wapiennej, 19 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Uruchomienie nowego elewatora w Rydze. Łotewskie rolnicze towarzystwo ekonomiczne uruchomiło elewator zbudowany w roku 1912-ym, a którego urządzenia podczas wojny światowej zostały ewakuowane do Rosji. Sześciopiętrowy elewator posiada 50 osobnych komór zbożowych (silosów) które razem pomieścić mogą 600.000 pudów zboża (1 pud równa się 16-u kg.). Do przygotowania zboża służą dwie suszarnie, jak również maszyny potrzebne do czyszczenia koniczyny i lnianego siemienia. Transport zboża od silosów do suszarni. oraz do automatycznej wagi odbywa się na pasach ruchomych względnie automatycznych podnośnikach. Maszyny poruszane są 18-oma motorami elektrycznemi o łącznej sile 140 KM. Elewator posiada połączenie kolejowe jak normalnej szerokości toru, tak też szerokiego rosyjskiego toru. Elewator jest dostępny gospodarzom rolnym, kupcom zbożowym i organizacjom rolniczym, do składowania, czyszczenia, lombardowania itp. zboża i nasion.

Dochody towarzystw żeglugowych. Łotewskie towarzystwa żeglugi morskiej Austra przy kapitale 300.000 franków w złocie dało w roku 1927-ym czysty zysk 17.794 fr. w złocie. Flota towarzystwa zaksięgowana jest w sumie 360.572 fr.

FINLANDJA.

Oczekiwane ufundowanie zarządu nabrzeża w Helsingforsie. Ażeby przystosować fińskie porty do nowoczesnych wymagań względem ładowania i wyładowywania towarów zamierza się stworzyć rodzaj „Zarządu Nabrzeży" który opiekować się będzie wszystkiemi przybywającemi towarami, aż do chwili przyjęcia ich przez odbiorcę. Początkowo projektuje się stworzyć doświadczalne warunki w porcie Helsingforsu, jako formę przejściową do wprowadzenia nowego zarządu. Ponieważ władze portowe jak i dyrekcja ceł z sympatją odnoszą się do tych planów, Izba Handlowa wystąpiła wobec rządu o wyasygnowanie łącznie 30 000 marek fińskich na ten cel.

Dotąd ładunek ze statków oddawany był początkowo w ręce władz celnych, które ze swej strony nie mogą roztaczać opieki nad towarem, ani też nie są do tego zobowiązane, wobec czego towar od chwili wyładowania, aż do przyjęcia przez odbiorcę leżał na przystaniach bez wszelkiej ochrony, co oczywiście opiera się na zwyczajach fińskich, gdzie, zwłaszcza w mniejszych portach, kradzieże się nigdy nie zdarzają. Odbiorca jednak zazwyczaj o przybyciu towaru dowiadywał się dopiero po przybyciu okrętu, co należy policzyć na skarb niewystarczającej służby organizacyjnej.

Strejk robotników portowych bliski zupełnego zlikwidowania. Strejk robotników portowych, który w samej Finlandji stosunkowo mało się odczuwał, a był prowadzony pod wpływami wschodniego sąsiada jest już prawie całkowicie zlikwidowany.

Znamienne jest, że największy oddźwięk strejk znalazł w państwach skandynawskich, gdzie robotnicy solidaryzowali się ze strejkującymi i utrudniali załatwianie statków wysyłanych z Finlandji.

W samej Finlandji ładowanie odbywało się względnie bez przeszkód. Związek stewedorów pobierał na załadowanie przy pomocy sił zastępczych 25% nadwyżki do istniejącej taksy, przyczem w niektórych portach jak np. Wasa i Räfsö ta nadwyżka wynosiła tylko 15%, a w niektórych portach jak w Jacobstad, Uleaborg, Hangö nadwyżki wcale nie ogłoszono.

Robotnicy często, porzucając pracę w jednym porcie, udawali się do sąsiedniego portu jako łamistrejki i przytem więcej zarabiali, korzystając również z zasiłków partyjnych i wpływów pieniężnych zagranicznych.

Wobec słabego zorganizowania robotników portowych zjawisko tego rodzaju było najzupełniej możliwe.

Obecnie przywódca strejkujących wraca z Kopenhagi, gdzie oświadczyć miał, iż strejk zostanie ostatecznie zlikwidowany. Przy tym strejku powtórzyła się częściowo to samo zjawisko, co i przy strejku angielskim. Eksporterzy konkurencyjni w sąsiednich państwach, skorzystali z zahamowania eksportu fińskiego. Tylko że w tym wypadku zahamowania zupełnego nie było, a tylko zwiększenie kosztów przy eksporcie drzewa fińskiego. Skorzystało z tego drzewo rosyjskie i port ryski, który przeżywa obecnie duże ożywienie.

Pieniądze sowieckie, w tym wypadku użyte na komunistyczną propagandę, przyniosły niewątpliwie realną korzyść eksportowi sowieckiego drzewa, stając się najzwyklejszym środkiem nieuczciwej konkurencji.

NIEMCY.

Pogłębianie dojazdu Szczecina do 9,6 metra. Jak podaje Hansa rozpoczęło się już pogłębianie dojazdu morskiego Szczecina do 9,6 metra, dotychczas głębokość w tym dojeździe nie wynosiła pełnych 8 metrow. W opracowanym projekcie w Wasserbauamt w Szczecinie przewiduje się pogłębianie dojazdu o 2 metry. Roboty rozłożone są na 5 lat, lecz będą prowadzone takim sposobem, że na szlaku Szczecin—Świnoujście do końca 1929 roku już będzie wszędzie głębokość 8,7 metra. W samym porcie szczecińskim jednak pogłębianie nawet do tej głębokości zabierze więcej czasu. Równolegle do tych robót pogłębiarskich wykonane będą dwa przekopy skracające koryto żeglowne Odry.

Jednocześnie będzie przebudowane odpowiednio do nowoczesnych wymagań oświetlenie dojazdu Szczecina przy pomocy ogni i latarń morskich.

SZWECJA.

Kto będzie budował statek przewozowy Nynäshamn—Lipawa? W znanej sprawie uruchomienia trajektów na linji Nynäshamn-Lipawa i Nynäshamn—Tallinn Szwedzka Agencja telegraficzna komunikuje, że zarząd kolei Nynäshamn—Sztokholm pertraktuje ze stocznią Lindholmen w Göteborgu o budowę początkowo jednego statku przewozowego, który będzie kursował naprzemian z Nynäshamnu przed Sztokholmem do Lipawy i Tallinnu. Statek przewozowy będzie miał nośność 2 300 ton DW i podnosić będzie 25 wagonów. W wypadku tym chodzi o wagony towarowe ze zmiennym rozstępem kół na osi, dla ożywienia bezpośredniej wymiany pomiędzy Szwecję a krajami wschodniej Europy.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

5 października:
niem. par. **Hoffnung** 220 z Lerwicku 2531/1 i 529/2 beczek.

6 października:
est. par. **Karoline** 426 z Stornoway 2818/1 i 1125/2 beczek.

9 października:
norw. par. **Ara** 557 z Bergen 805/1 i 1150/2 beczek.

10 października:
norw. par. **Tommeliten** 228 z Haugesundu 1486/1 i 2386/2 beczek.

Pierwszy ładunek soli
przez Gdynię

Sól polska w coraz większej ilości pojawia się na rynkach bałtyckich. Nader szczęśliwym objawem jest skierowanie w bieżącym miesiącu pierwszego większego transportu soli z Gdyni do Finlandji na polskim parowcu „Tczew“.

W ten sposób z polskiego portu i pod polską banderą zostanie wysłana sól około 18-go b. m., przyczem ładowanie odbędzie się przy łuszczarni ryżu.

Wysyłają sól Zakłady Solvay w Polsce, ekspedytorem jest firma „Atlantic“ w Gdyni, maklerem i armatorem statku P. P. Żegluga Polska.

Partja soli liczyć będzie 850 t. soli luzem, w czem połowa soli grubszej, reszta — soli czyszczonej, jadalnej. Sól przybędzie do Gdyni ze stacji Wapno pod Inowrocławiem w krytych wagonach 15 tonowych i ładowana będzie na statek przy pomocy kubłów. Będzie to jeden z większych transportów soli wysyłanych morzem z Polski, gdyż dotąd wywożono sól tylko przez Gdańsk, na mniejszych żaglowcach lub w mniejszych partjach w ładunku zbiorowym parowców.

Jak się będzie rozwijać transport rybny
przez Gdynię.

Mimo, że już drugi parowiec wyładowuje śledzie solone w porcie gdyńskim, nie można jeszcze mówić o zorganizowaniu transportów ryby przez nasz port. Ryba ta bowiem idzie wprost do wagonów w tym wypadku i nie korzysta z żadnych udogodnień względnie urządzeń specjalnych dla transportu ryby. Wobec zapachów, które wydzielają śledzie, beczki z niemi nie mogą być pomieszczane w istniejącym magazynie ogólnym: ładują się więc wprost do wagonów jak wszelki inny towar nie korzystający ze składów.

Kiedy jednak będzie wykorzystany już port gdyński dla zorganizowanego transportu ryby? Oto zapytanie, które interesuje jak importerów ryby świeżej i solonej, tak też żeglugę i szersze koło odbiorców. Zasadniczo ryba przeładowywana będzie przy południowym brzegu basenu rybackiego. Brzeg ten stanowić będzie molo rybackie, jeszcze nie istniejące, lecz którego część przylegająca do lądu będzie już częściowo oddana do użytku w pierwszej połowie 1929—go roku. Tu w tej części, w rogu, który tworzyć będzie strona lądowa i molo rybackie, powstaną na wiosnę przyszłego roku hale rybne, które w stanie będą przyjąć do 2.500 skrzyń świeżej ryby, o wadze 25 kg. każda. Od strony lądowej będzie zorganizowana sprzedaż względnie wydawanie tej ryby. Te skromne hale będą pierwszą jaskółką w przyszłym zapowiadającym się pomyślnie imporcie świeżej ryby via Gdynia, z odstawieniem zajeżdżających do mola specjalnych wagonów do większych miast w całym kraju. Obecnie świeża ryba z połowów norweskich, niemieckich i angielskich idzie na nasz rynek wewnętrzny kolejami niemieckiemi z Altony, natomiast mniejsze partje szwedzkich i norweskich śledzi świeżych przez Saśnice, skąd również kolejami niemieckiemi dostają się do Gdańska.

Nowa droga świeżej ryby prowadzić miałaby przez Gdynię, z prawdopodobnem zastosowaniem pośredniczących przedsiębiorstw norweskich.

Oczywiście rozwój tych transportów będzie mógł przyjąć właściwe rozmiary dopiero po rozbudowie urządzeń tych u nasady molo rybackiego i przystosowaniu połączenia kolejowego, co nastąpi dopiero w jesieni 1929 roku i później.

Dalsza, zewnętrzna część molo rybackiego, która będzie gotowa do użytku również w jesieni 1929 roku otrzyma składy specjalne dla śledzi solonych.

Przedtem jednak import śledzi solonych odbywać się będzie w przystani w południowym rogu wewnętrznego basenu, gdzie czasowo będzie eksploatowany przez pewną spółkę dla importu ryby niewielki teren na południe od budujących się nowych składów rządowych.

Prowizorjum to pozwoli prawdopodobnie importować śledzie solone bez natychmiastowej wysyłki dalej przynajmniej w zimniejszej porze roku. I w ten sposób zaradzi się narazie dotkliwemu brakowi możności składowania śledzi w Gdyni.

Przy tej sposobności wypada zaznaczyć, że zainteresowanie wśród firm importujących rybę i składujących ją urządzeniami i możnościami składowania w Gdyni jest ogromne. Póki Gdynia niema jeszcze tych urządzeń i tych składów rozlegają się głosy krytyki i powątpiewania, lecz skoro tylko składowanie w Gdyni zostanie zapoczątkowane jest zupełna pewność, że szereg firm importujących śledzie innemi drogami zapewni sobie również składowanie w Gdyni korzystając z niej w pełnej możliwej mierze.

Prywatne przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej.

O ile w żegludze bałtyckiej i pozabałtyckiej wycieczkowej oczywiście nie jest wskazane powstanie innych przedsiebiorstw żeglugi poza P. P. Żegluga Polska, gdyż oznaczałoby to konkurencję w ruchu który się dopiero zaczyna rozwijać i jest jeszcze za szczupły, to na wybrzeżu najzupełniej pożądane jest powstanie obok linji P. P. Żegluga Polska jeszcze innych linij uzupełniających, których Żegluga Polska nie zamierza wprowadzić.

Są to przedewszystkiem linje prowadzące wzdłuż wybrzeża wewnętrznego od Pucka aż do Gdańska, względnie do Sopot i z Tczewa na wybrzeże. Prócz tego specjalnie pożądany jest rozwój żeglugi przybrzeżnej w obwodzie gdyńskim np. utrzymanie motorówek dla zwiedzania portu, dla krótszych wycieczek i t p.

P. P. Żegluga Polska jako przedsiębiorstwo przybrzeżnej żeglugi nie ma zainteresowania w tego rodzaju żegludze ani w linjach, których zaprowadzenie wymagałoby nabycia dalszych statków, przeważnie mniejszych. W tym więc kierunku winna wystąpić inicjatywa prywatna, co tembardziej jest możliwe, że nakład kapitału byłby stosunkowo niewielki. Dotychczasowe przedsiębiorstwa tego rodzaju były prowadzone środkami tak słabemi i tak staremi i wadliwemi motorówkami (Przedsiębiorstwo Żeglugi Bałtyckiej w latach 1922/23), że dziwić się należy, że nie było nieszczęśliwych wypadków. Należy z jednej strony uzgodnić pracę tego rodzaju przedsiębiorstw z działalnością żeglugi przybrzeżnej P. P. Żegluga Polska, z drugiej strony roztoczyć większy nadzór nad sprawnością żeglarską tych małych statków i ich załóg. Pod tym względem zresztą warunki się już widocznie zmieniły, gdyż motorówka sprowadzona rok temu z kraju i nie nadająca się na morze nie otrzymała z Urzędu Morskiego zezwolenia na kursowanie z pasażerami w porcie i na wybrzeżu.

Portowy ruch Gdyni.

Na wejściu:

6-go października:

est. par. Järvamaa 787 t. z Amsterdamu próżny (Hartwig),

szw. par. Inga 831 t. z Vesterviku próżny (Polsko-Skand.),

7-go października:

niem. par. Amrum 561 t. z Gdańska próżny (Hartwig)

szw. par. Bengt 288 t. z Halden próżny (Polsko-Skand.)

norw. par. Ara 577 t. z Bergen via Göteborg ze śledźmi (Polski Lloyd),

8-go października:

duń. żagl. z mot. Jens128 t. z Faxoe próżny (Polski Lloyd),

łot. par. Emmy 705 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.),

norw. par. Furulund 677 t. z Stralsundu próżny (Behnke i Sieg),

łot. par. Ausma 1192 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand).

duń. par. Frida 1.270 t. z Göteborga próżna (Pam),

9-go października:

fr. par. Virginie 3.463 t. z Havru i Kłajpedy 6 pasażerów i 13 t. wina i drobnicy (C. G. T.),

duń. par. Feddy 561 t. z Holbäk próżny (Pam),

pol. par. Tczew 344 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska),

niem. par. Possehl 1.348 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand),

10 października:

niem. par. Hagen 1.003 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand.),

duń. par. Bothal 1.223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold),

niem. par. Sedina 583 t. z Aabenraa próżny (Reinhold).

11-go października:

szw. par. Rewa 716 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.),

szw. żagl. z mot. Dynaes III 273 t. z Kilonji próżny (Polsko-Skand.)

12-go października:

szw. par. Trio 832 t. z Ahus próżny (Polsko-Skand.)

ang. par. Smolensk 1534 ton z Gdańska próżny (Karlsberg)

pol. par. Katowice 1107 t. z Gdańska próżny (Żegl. Polska)

pol. par. Robur III 1139 t. z Gandawy próżny (Pol. Skand.)

13-go października:

fr. par. Pologne 1.841 t. z Havru z 2 pasażerami i 20 t. drobnicy (C. G. T,),

szw. żagl. z mot. Wenern 135 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand.),

niem. par. Ursula Fischer 1.598 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.),

pol. par. Robur I 578 t. z Norrköpingu próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

6-go października;

szw. par. Mercur 800 t. do Göteborga z 1710 t. węgla (Pam),

duń. par. Skotland 1.016 t. do Oslo z 2.723 t. węgla (Polsko-Skand).

7-go października:

duń. par. Holland 720 t. do Drammen z 1.875 t. węgla.

niem. par. Lotte Reith 924 t. do Faaborga z 2.133 t. węgla (Polsko-Skand.)

franc. par. Virginie przywiózł 6 pas. i 10 t. wina i kauczuku z Havru i odpłynął do Rygi nie wszedłszy do portu.

8-go października:

niem. par. Margarete Cords 1127 t. do Sörnäs z 2.905 t. węgla (Polsko-Skand.),

est. par. Järvamaa 787 t. do Tallinnu z 1.702 t. węgla (Hartwig).

szw. par. Inga 731 t. do Södertelje z 2.105 t. węgla (Polsko-Skand.),

9-go października:

norw. par. Ara 356 t. do Gdańska z resztą ładunku śledzi (Polski Lloyd),

fr. par. Virginie 3.463 t. do Havru z 96 pasażerami (C. G. T.),

szw. par. Bengt 289 t. do Herre z 650 t. węgla (Polsko-Skand.),

niem. par. Amrum 561 t. do Wyborga z 1.390 t. węgla (Hartwig),

10-go października:

niem. par. Hagen 1.003 t. do Helsingforsu z 1.747 t. węgla (Polsko-Skand.)

11-go października:

łot. par. Emmy 705 t. do Ekenäs z 1.550 t. węgla (Polsko-Skand.)

duń. żagl. z mot. Jens 128 t. do Faxoe z 230 t. węgla (Polski Lloyd)

norw. par. Furulund 677 ton do Pargas z 1555 t. węgla (Behnke i Sieg).

pol. par. Tczew 344 t. do Svendborga z 865 t. węgla (Żegl. Polska)

12-go października:

duń. par. Frieda 1270 t. do Göteborga z 3.202 t. węgla (Pam)

ang. par. Smolensk 1534 ton do Ymuiden z 488 pasaż. (Karlsberg)

szw. par. Rewa 716 ton do Helsingforsu z 1600 t. węgla (Polsko-Skand.)

łot. par. Ausma 1192 t. z 2765 t. węgla (Pol. Skand.)

13-go października:

duń. par. Feddy 561 t. do Korsör z 1.453 t. węgla (Pam),

fr. par. Pologne 1.841 t. do Havru z 354 pasażerami i 1 t. mebli (C. G. T.)

niem. par. Possehl 1.348 t. do Brunsbüttel z 3.282 t. węgla (Polsko-Skand.),

szw. żagl. z mot. Dynaes III 271 t. do Höganaes z 638 t. węgla (Polsko-Skand.).



Ruch portu gdyńskiego w pierwszej dekadzie października.

Ruch portowy w pierwszej dekadzie października dał liczby zmniejszone jak co do ruchu statków, tak też co do przeładunku towarów. Przybyło do portu w I dekadzie 29 statków morskich o łącznej ładowności 25.974 t. r. n. (18 parowców, 1 żaglowiec z motorem).

Pod względem bander na wejściu obraz był następujący:

polskich	3	2.588 t. r. n.
niemieckich	7	6.203
duńskich	6	4.917
szwedzkich	6	3.940
francuskich	1	3.463
norweskich	3	2.179
łotewskich	2	1.897
estońskich	1	787
	29	25.974 t. r. n.

Próżnych przybyło statków 27, z pasażerami i towarem 1, ze śledźmi 1. Przyjechało morzem 6 pasażerów, przywieziono 80 t. śledzi i 13 t. wina.

Na wyjściu ruch wyraził się liczbą 29 statków o łącznej ładowności 26.198 t. r. n., w tej liczbie z węglem 26, próżnych 2, z pasażerami 1.

Pasażerów odjechało morzem 96. Węgla wywieziono na statkach 59.618 t., w tej liczbie bunkrowego 2.863 t.

Mimo, iż przeładunek węgla zmniejszył się w stosunku do poprzednich dekad o 10%, nie w tem przejściowem zjawisku widzieć można objaw niepokojący, lecz w zmniejszonej ilości ładunków importowych, zwłaszcza ładunków masowych, jak np. nawozy sztuczne, które znikły w ostatnim czasie z Gdyni, idąc nadal w pokaźnej ilości przez Gdańsk.

Ruch portu gdyńskiego w ostatnim tygodniu.

W tygodniu sprawozdawczym (od 3-go do 10-go października) ruch pozostawał nieco zmniejszony. Zawinęło do portu statków morskich 21, o łącznej ładowności 17.831 t. r. n. w tej liczbie 20 parowców i 1 żaglowiec z motorem.

Wśród statków na wejściu było polskich 1, duńskich 5, niemieckich 4, szwedzkich 4, norweskich 3, łotewskich 2, estońskich 1, francuskich 1.

Próżnych statków na wejściu było 19, z pasażerami i towarem 1, ze śledźmi 1. Przyjechało morzem 6 pasażerów. Przywieziono na statkach 80 ton śledzi, i 23 tony wina.

Na wyjściu zanotowano 22 stat-

Ciąg dalszy kroniki na stronie 445.

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

20 września: szw. par. Oddevold 664 t. z Göteborga próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Erika Tress 253 t. z Wicku ze śledziami (Lenczat, kan. port.), duń. żagl. Gudmund 73 t. z Hasle z kamieniem (Ganswindt, Baltoil), niem. par. Immenhof 182 t. z Stornoway ze śledziami (Reinhold, kan. port.), szw. par. Sven 191 t. z Goteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), duń. par Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, wolna strefa).

21 września: niem. żagl. z mot. Ella 148 t. z Karlshamnu z kamieniem (Ganswindt, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Annemarie 125 t. z Karlshamnu z kamieniem (Artus, b. skład węgla mar.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Artus, Westerpl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), pol. par. Katowice 1507 t. z Lulea z rudą (Pam, wolna strefa), duń. par. Victoria 1160 t. z Odense próżny (Mory, b. port ces.), duń. par. Polonia 4519 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line, Vistula), wł. par. Babrossa 2803 t. z Rotterdamu próżny (Pam, Wisłoujście), szw. par. Nordöst 628 t. z Varbergu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Frielinghaus 2043 t. z Rotterdamu (Polsko-Skand., dworz. nadw.).

21 września: norw. par. cyst. Meryl 253 t. z Hobro próżny (Bergenske, b. port. ces.), niem. par. St Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, dworzec nadw.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold, kan. port.), szw. par. Figge 386 t. z Nyköpingu próżny (Pam, Westerpl.), szw. par Mary 287 t. z Skive próżny (Artus, Westerplatte), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. z Rotterdamu z żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Ceres 363 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Elsie 826 t. z Slemmestadu próżny (Artus, Westerpl.).

22 września: szw. par. Nancy 320 t. z Helsingöru próżny (Voigt, Westerpl.), niem. par. Rudolf 142 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), turecki żagl. z mot. Woterkügen 30 t. z Rygi próżny (Ganswindt, kan port.), chil. żagl. z mot. Natividad 261 t. z Tallinnu ze śledźmi (Bartram, Möwenschanze), niem. par. Hinrich 308 t. z Hamburga ze zbożem i towarem (Behnke i Sieg, kan. port.) norw. par. Jarl 256 t. z Lerwicku ze śledźmi (Voigt, kan. port.).

22 września: niem. żagl. z mot. Annie 94 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl z mot. Helene 130 t. z Elbląga próżny (Bergenske, b. port ces.), niem. żagl. z m. Hoffnung 68 t. z Elbląga próżny (Bergenske, b. port ces.), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. z Gelle z celulozą (Bergenske, b. skład węgla mar.), szw. żagl. z mot. Göta 59 t. z Sarpsborga z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Solfrid 270 t. z Wisby próżny (Lenczat, b. port ces.), pol. par. Robur II 798 t. z Klagshamnu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), est. par. Borghild 431 t. z Aarhus próżny (Westerplatte), ang. par. Minorca 504 t. z Holbäcku próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. Martha Schröder 344 t. z Szczecina ze śledziami (Lenczat, kan. port.), szw. par Erik 123 t. z Gdyni próżny (Reinhold, b. port ces.), niem. hol. Caurus 4 t. z licht. Vega 758 t. z Swinoujścia próżne (Bergenske, wolna strefa), norw. par. Mari 279 t. z Kopenhagi z żelastwem (Westerpl.).

23 września: fr. par. Lura 19 t. z morza z winem i likierem (Ganswindt, kan. port.), norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske, kolej nadwiśl.), czsł. par. Gette 73 t. z Tallinnu próżny (Bartram, b. skład węgla mar.), duń. par. Hjortholm 248 t. z Aalborga z towarem (Reinhold, wolna strefa), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i S., b. port. ces.), norw. par. Aina 376 t. z Ebeltoftu próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), szw. par. Magnar 648 t. z Antwerpji próżny (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Robert 1604 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), fr. par. Caudebec 796 t. z Bordeaux z towarem (Worms, kolej nadwiśl.), szw. par. Themis 383 t. z Bergen z towarem (Bergenske, kolej nadw.), niem. żagl. z mot. Petrolea 91 t. z Tallinnu próżny (Behnke i Sieg, Dąbrowa), norw. par. Rosafred 295 t. z Stornoway ze śledziami (B. i Sieg, kan. port.), norw. par. Snarö 762 t. z Ystadu próżny (Pam. Westerpl.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Apenrade próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Karl Friedrich Larsen 686 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.).

24 września: niem. żagl. z mot. Herma 47 t. z Karlshamnu z kamieniem (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Rurik 257 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), fsk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhald, kan. port.).

24 września: ang. par. Roseworth 1408 t. z Sfaxu z fosfatem (Behnke i Sieg, b. port ces.), łot. par. Mars 278 t. z Lipawy próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), łot. par. Sports 1551 t. z Antwerpji próżny (Voigt, Westerpl.), szw. par. Bengt 288 t. z oKpenhagi próżny (Lenczat, Westerplatte), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, dworzec nadw.), wł. par. Katerina Madre 2427 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., Wisłoujście), ang. par. Keyingham 2336 t. z Montrealu z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kanał portowy.

25 września: szw. par. Egon 291 t. z Kłajpedy z towarem (Reinhold, kan. port.), ang. par. Majorca 589 t. z Królewca z drzewem (Reinh., kan. port.), łot. par. Vaidava 1396 t. z Dunkerki próżny (Voigt, Westerpl.), niem. par. Nordmark 568 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold, Westerplatte).

25 września: szw. żagl. Brill 59 t. z Karlshamnu z kamieniem (Behnke i Sieg, Legan), niem. par. Bonus 518 t. z Hamburga z towarem (Behnke i S., wolna strefa), niem. par. Doris 324 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. p.), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Amsterdamu próżny (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Birgit 1189 t. z Szczecina próżny (Nordische Sch. A. G., Legan), szw. par. Ymer 602 t. z Ystadu próżny (Pam, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasaż. i tow. (Un. Baltic, Vistula), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy próżny (Voigt, kolej nadw.), duń. ż. z m. Minde 61 t. z Drammen z żelastwem (Befr. G., Westerpl.), norw. par. Key West 2918 t. z Tocepilla z saletrą (Berg., basen amunicyjny), duń. żagl. z mot. Nanny 61 t. z Horsensu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Perseus 362 t. z Bremy z tow. (Wolff, kan. port.).

26 września: duń. par. Frieda 1270 t. z Landskrony próżny (Behnke i S., kolej nadw.), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z żelastw. i tow. (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Kurland 262 t. z Królewca próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinh., Westerpl.), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z pasażerami i tow. (Ellerman Wilson, kolej nadw.), hld. par. Ajax 510 t. z Kopenhagi z towarem (Prowe, Baltic), duń. żagl. C. V. Petersen 199 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.).

26 września: grecki żagl. z mot. Smaragda 31 t. z morza ze spirytusem (Bartram, molo zachodnie), niem. par. Holstein 478 t. z Kilonji próżny (Shaw Lovell, Viktoriawand), norw. żagl. z mot. Hoydal 139 t. z Karrebäksminde próżny (Voigt, b. port ces.), niem. żagl. z mot. Altair 70 t. z Dzierzłowa próżny (Ganswindt, Baltic), niem. par. Artushof 866 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold kan. port.), łot. żagl. Dzenis 248 t. z Helsingöru próżny (Lenczat, Westerpl.), ang. par. Lesrix 354 t. z Petershead ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Fehmarn 522 t. z Gandawy z żelastwem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Phaedar 372 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Gunter 880 t. z Gdyni próżny (Mory, Westerpl.), szw. par. Rewa 715 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand., Raiffeisenbecken), ang. par. Anglos 782 t. z Kallundborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Dora Ahrens 529 t. z Ipswich próżny (Reinhold, kan. port.), niem. par. Castor 320 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Ragnar 433 t. z Wismaru próżny (Reinhold, Legan).

27 września: niem. par. Wilhelmine 177 t. z Londynu próżny z żelastwem (Warta, Westerpl.) niem. par. Helmwiege 660 t. z Rotterdamu z węglem (Jantzen, Viktoriawand), niem. par. Hedwigshütte 1224 t. z Szczecina próżny (Reinhold, b. port ces.), norw. par. cyst. Marna 182 t. z Hobro próżny (Scharenberg, Holm).

27 września: czsł. par. Bohemia 435 t. z Lubeki próżny (Lenczat, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Walküre 55 t. z Królewca próżny (Bergenske, Baltoil), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), łot. par. Turaida 1476 t. z Gandawy próżny (Voigt, wolna strefa), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. żagl. John 76 t. z Karlshamnu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Gellivare 1144 t. z Högenaes próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. żagl. Ruth 150 t. z Stralsundu próżny (Pam, Westerpl.), duń. żagl. Gloria 59 t. z Aarhus z żelastwem (Westerpl.), duń. żagl. z mot. Mary 56 t. z Thisted z żelastwem (Scharenberg, Westerplatte), duń. żagl. z mot. Vicking 37 t. z Abus z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Karin 196 t. z Gefle z rudą (Bergenske, wolna strefa), duń. par. Feddy 561 t. z Nakskov próżny (Mory, b. port ces.),.

28 września: pol. par. Warta 1698 t. z Casablanki via Szczecin z fosfatem (Warta,

dworzec nadwiśl.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), duń. żagl. z mot. Fremad 57 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, Russenhof), niem. mot. Aegir 1127 t z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, wolna strefa), szw. par. Georg 238 t. z Svendborga próżny (Prowe, b. port ces.), norw. par. Ålstad 1894 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), szw. żagl. z mot. Rurik 108 t. z Królewca próżny (Bergenske, Gdańsk).

28 września: duń. żagl. z mot. Castor 53 t. z Marstallu z żelastwem (Ganswindt), duń. par. Elie próżny (Nordische Schiffahrts A. G.), norw. par. Knud Skaluren 399 t. próżny (Voigt), duń. par. Magnus 780 t. z Dunkerki z towarem (Reinhold), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Królewca próżny (Bergenske), niem. par. Leda 347 t. z Królewca próżny (Wolff), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Bergenske), szw. par Gudrun 452 t. z Karlshamnu próżny (Prowe), duń. par. Tarnholm 828 t. z Manchestru z towarem (Reinhold), niem. par. Carl 166 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Mayrix 375 t. z Wicku ze śledźmi (Show Lovell), niem. par. Finnland 246 t. z Szczecina próżny (Voigt), szw. par. Gusten 353 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg).

29 września: łot. par. Lia 749 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Carlsten 334 t. z Oaxen próżny (Warta), fsk. par. Herakles 2945 t. z Buenos Aires przez Rotterdam z towarem (Bergenske), duń. par. Belgien 1174 t. z Oslo próżny (Artus), ang. par. Alto 857 t. z Horsensu próżny (Danz. Schiff. K.), niem. mot. Erato IV 57 t. z Dzierzłowa próżny (Bergenske), szw. par. Oddevold 664 t. z Nyköpingu próżny (Pam), fr. par. Monique Vieljux 1487 t. z Antwerpji próżny (Worms), ang. par. Radcar 794 t. z Szczecina próżny (Shaw Lovell), duń. żagl. Erhardt 196 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt).

29 września: niem. hol. Diomedes 54 t. z niem. licht. Daheim 369 t. i Chonik 369 t. z Kilonji próżne (Voigt, wolna strefa), gd. par. Prosper 410 t. z Antwerpji z żelastwem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. mot. Neitha 106 t. z Kopenhagi próżny (Shipco, b. skład węgla mar.), gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 592 t. z Svendborga próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.).

30 września: niem. par. Luna 279 t. z Królewca z towarem (Wolff, b. skład węgla mar.), szw. par. Scandia 987 t. z Trelleborga próżny (Artus, wolna strefa), est. ho. Marmor I. 33 t z Lipawy próżny (Befr. Ges., b. skład węgla mar.), hld. par. Dirksland 1056 t. z Rotterdamu z węglem (Ganswindt, kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t. z Odense próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), szw. par. Thure 295 t. z Apenrade próżny (Behnke i Sieg, b. port. ces.), łot. par. Kaupo 1457 t. z Göteborga próżny (Artus, Westerplatte), szw. par. Hernodia 732 t. z Rotterdamu z żelastwem (Wolff, kan. port.), niem. par. F. W. Fischer 601 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Kłajpedy próżny (Prowe, kan. port.), duń. par. Sierra Nevada 2076 t. z Kilonji próżny (Prowe, kan. port.), pol. par. Robur I. 577 t. z Norrköpingu z rudą (Polsko-Skand., wolna strefa), fsk. par. Smut 985 t. z Glasgow próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. z Wesermünde z żelastwem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte), hld. par. Tyne 877 t. z Flensburga próżny (Benke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Amrum 560 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), duń. par. Lilleborg 861 t. z Helsingöru próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Arkona 303 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan port.), gd. par. Etzel 592 t. z Antwerpji próżny (Behnke i Sieg, kan. port.).

1 października: duń. żagl. z mot. Aage 55 t. z Nakskov z żelastwem (Genswindt, Möwenschanze), hld. par. Nero 334 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), duń. żagl. z mot. Noah 85 t. z Korsöru z żelastwem (Ganswindt, b. skład węgla mar.), szw. par. Amazone 378 t. z Gandawy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic America Line, Vistula), hld. par. Johanna 1234 t. z Rotterdamu z żelastwem (Reinhold, kan. port.).

1 października: szw. par. Iris 169 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.). szw. żagl. z mot. Cab 99 t. z Svaneke próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Konsul Hintz 932 t. z Leningradu z pirytem (Behnke i Sieg, wolna strefa), łot. par. Naiga 156 t. z Dalsbocku z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), fr. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), niem. par. Werner 479 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.).

2 października: łot. par. Viesturs 345 t. z Grenaa próżny (Reinhold, b. port ces.), norw. par. Ora 599 t. z Christiansandu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Jan 488 t. z drzewem (Befr. Ges. Viktoriawand), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), szw. par. Libau 173 t. z Lipawy z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Dania 1390 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), niem. par. Rival 353 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), grecki par. Galonnis 1381 t. z Emden próżny (Artus, Westerpl.), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.), niem. par. Reinhart 541 t. z Szczecina próżny (Artus, b. port ces.), fsk. żagl. z mot. Fimmo 297 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, kan. port.).

3 października: ang. par. Arete 508 t. z Trangsundu z drzewem (Behnke i Sieg, Viktoriawand), pol. par. Tczew 343 t. z Kopenhagi z żelastwem (Pam, Westerpl.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Mory, b. port ces.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z omunicją i towarem (Behnke i Sieg, basen amunicyjny), niem. par. Deutschland z Szczecina próżny (Reinhold, b. skład węgla mar.), norw. par. Tordenskjöld 340 t. z Lipawy próżny (Voigt, Westerplatte).

3 października: niem. hol. Ajax z niem. licht. Mosel 634 t. i Saale 633 t. z Holtenau i Bremerhaven próżne (Voigt, Westerpl.), łot. par. Liva 270 t. z Lipawy próżny (Behnke i S., Westerpl.), niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), grecki par. Platea 1956 t. z Karavasossi z pirytem (Behnke i Sieg, wolna strefa), pol. par. Robur II 798 t. z Aarhus próżny Polsko-Skand., b. port. ces.), duń. par. Middelhavet 778 t. z Królewca próżny (Reinhold, Westerpl.), norw. par. Gulhaug 741 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

4 października: szw. par. Oceanic 1302 t. z Dunkerki próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. ż. z mot. Yrsa 93 t. z Porsgrundu z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), łot. par. Mars 278 t. z Nexö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe, Holm), gd. par. Oberpräsident Delbrück 520 t. z Boulogne z żelastwem (Reinhold, kan port.), duń. par. Vendia 627 t. z Struer próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), ang. par. Sandysike 993 t. z Sztokholmu próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy z pirytem (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Polonia 4519 t. z Kopenhagi próżny (Baltic America Line, Vistula), sz. par. Ferdiborg 242 t. z Helsingborga próżny (Artus, Westerpl.), norw. par. Karen 425 t. z Westhartlepoolu ze śledziami (Reinhold, kan. port.), duń. par. Rosenborg 1206 t. z Nordenhamnu próżny (Bergenske, Viktoriawand), norw. par. Bjerka 720 t. z Sztokholmu próżny (Bergenske, Westerpl.).

4 października: szw. par. Indus 357 t. z Otterrbacken z rudą (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Hans Werner 74 t. z Królewca próżny (Bergenske Wisłoujście), niem. par. Fortuna 304 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. z Kalmaru próżny (Shipco, Legan), niem. par. Martha Halm 542 t. z Szczecina próżny (Pam, Westerpl.), czsł. żagl. z mot. Melnik 64 t. z Matviku z kamieniem (Befr. Ges., Baltoil), norw. par. Havborg 707 t. z Antwerpji z towarem (Worms, kolej nadwiśl.), szw. par. Wira 249 t. z Kalmaru próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

5 października: szw. mot. Ido 170 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, kan. port.), szw. par. Elin 826 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Sk., Westerpl.), est. par. Borghild 431 t. z Nyköpingu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Hinrichs 308 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Otto Cords 494 t. z Kołobrzegu próżny (Reinhold, Westerpl.), czsł. par. Neptun 123 t. z Kilonji próżny (Bartram Holm), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.).

5 października: szw. par. Erik 123 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem par. Hoffnung 220 t. z Lervicku ze śledziami (Reinhold), kan. port.), szw. mot. Atlantic 709 t. z Köpingu z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), czsł. par. Dalibor 66 t. z Bałtyckiego Portu próżny (Bartram, basen Holmu), gd. par. Echo 555 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Valkyrian 707 t. z Amsterdamu próżny (Prowe, Westerpl.).

6 października: est. par. Karoline 426 t. z Stornoway ze śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Thyra Bratt 739 t. z Limmericku próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niemiecki żagl. z mot. Regina 106 t. z Królewca próżny (Bergenske, b. skład węgla mar.), duń. par. Svanholm 764 t. z Manchesteru z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Heinrich ze Słupska próżny (Bergenske, Westerplatte), szw. par. Nancy 400 t. z Christriansandu próżny (Lenczat. Westerpl.), niem. mot. Charlotte 245 t. z Kopenhagi z samochodami (Berg, wolna str.), grecki par. Patras 110 t. z (Ganswindt, basen Holmu), wł. par. Gilda próżny (Pam, Wisłoujście).

6 października: gr. par. Patras 110 t. z morza ze spirytusem (Ganswindt, basen Holmu), wł. par. Gilda 3112 t. z Hamburga próżny (Pam, Wisłoujście), łot. par. Skrunda 1758 t. z Ganda-

wy próżny (Voigt Westerplatte), szw. par. Aegir 753 t. z Kalmaru próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Swinemünde 1160 t. z Rotterdamu próżny (Worms, Westerpl.), niem. par. Kurland 262 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, b. port ces.), duń. żagl. z mot. Catharina 52 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), duń. par. Alf 1374 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.).

7 października: norw. par. Mari 279 t. z Stubbekjöbingu próżny (Artus, Westerpl.), niemiecki par. Lubeca 693 t. z Szczecina próżny (Artus, Westerpl.), grecki par. Dimitris 2116 t. z Oranu z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i S., kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t Aarhus próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), duń. par. Danefeld 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw Lovell, b. port ces.), niem. par. Siegfried 329 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy z linoleum (Behnke i S., dworzec nadw.), szw. par. Thure 295 t. z Degerhamnu próżny (Behnke i Sieg, b. port ces), niem. par. Ozeana 716 t. z Bremy z tytoniem i talkiem (Nordd. Lloyd, b. port ces.), hld par. Erato 367 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Schellmühl).

Na wyjściu.

20 września: hld. par. Parkhaven 2894 t. do Hamburga próżny (Warta), duń. żagl. z mot. Sostrene 49 t. do Dagelykke z węglem (Ganswindt)

21 września: pol. par. Tczew 344 t. do Korsöru z węglem (Pam), pol. par. Robur I 577 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Charlotte Cords 1049 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. par. Skandia 823 t. do Trelleborga z węglem (Reinhold), szw. par. Gudrun 452 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske).

21 września, niem. par. Freva 826 t. do Calais z drzewem (Mory), fr. par. Chef Mecanicien Armand Blanc 1586 t. do Rouen z węglem (Mory), duń. żagl. Norden 211 t. do Wisby z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Mathilde 82 t. do Halmstadu z solą potasową (Bergenske), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Gylsboda 133 t. na Bornholm z węglem (Prowe), łot. par. Percy 437 t. do Gdyni próżny (Hankel), niem. par. Orion 260 t. do Drammen z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Planet 478 t. do Antwerpji ze zbożem (Prowe), norw. par. Albatros 1922 t. do Archangielska z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Birgit 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Wira 249 t. do Malmö z węglem (Prowe), norw. żagl. z mot. Höjaas 247 t. do Sanderfjordu z węglem (Voigt).

21 września: norw. par Jomaas 880 t. do Tromsö z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. cyst. Meryl 253 t. do Oslo z melasą (Bergenske), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. Speed 786 t. do Haemstadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. węglem (Scharenberg), szw. żagl. z mot. Linea 56 t. do Raa z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Jens 125 t do Faöö z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot Hoffnung 68 t do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Erika Tress 254 t. do Marieber próżny (Lenczat), niem. par Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem i węglem (Behnke i Sieg), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), pol. par. Katowice 1107 t. do Gdyni próżny (Pam), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Marianne 609 t. do Holmsundu próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Delphin III 60 t. do Malmö z solą (Ganswindt), niem. par. Käte 267 t. do Hamburga z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Rudolf 142 t. do Szczecina z towarem (Prowe), szw. par. Sven 196 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Cab 93 t. do Svanke z węglem (Bergenske), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat).

22 września: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Ballen z węglem (Artus), szw. par. Iwar 714 t. do Pargasu z węglem (Reinh.), norw. par. Gunnar 334 t. do Oaxen z węglem (Pam), szw. par. Mary 288 t. do Lemvigu z węglem (Artus), grecki ż. z m. Smaragda 31 t. do Kilonji ze spirytusem (Bartram), szw. par. Oddevold 664 t. do Nyköpingu z węglem (Pam), norw. par. Jern 530 t. do Fineide z węglem (Behnke i Sieg), est. hol. Marmor I ex Rybak 32 t. z est. licht. Marmor III ex Felek 382 t. i est. licht. Marmor VI ex Wacek 284 do Gdyni próżne (Befr Ges.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), szw. par. Ribersborg 705 t. do Varbergu z węglem (Artus).

24 września: łot. par. Krimulda 1150 t. do Lipawy z węglem (Voigt), wł. par. Monte Nevoso 3664 t. do Genui z węglem (Pam), grecki par. Orion 2081 t. do Genui z węglem (Pam), duń. par. Bothal 1123 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

24 września: szw. par. Erik 123 t. do Masnedsundu z węglem (Reinhold), duń. par. Polonia 4519 t. do Kopenhagi próżny (Baltic America Line), niem. par. Consul Poppe 877 t. do Haaren z drzewem (Reinhold), norw. par. Eina 376 t. do Horten z drzewem (Polsko-Skand), szw. par. Nordöst 628 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i Sieg), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

25 września: ang. par. Harlyn 1200 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), fr. par. Depute Georges Chaigne 1182 t. do Rouen z węglem (Bergenske), niem. mot. Annie 94 t. do Vejle z węglem (Bergenske).

25 września: niem. mot. Petrolea 91 t. do Tallinnu z naftą (Behnke i Sieg), duń. żagl. Maagen 64 t. do Nibe z węglem (Ganswindt), duń. par. Dania 1390 t. do Aarhus z węglem (Mory), hld. par. Drechtstroom 949 t. do Kłajpedy z węglem (Mory), szw. par. Figge 386 t. do Stavangeru z węglem (Pam), gd. par. Etzel 593 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Wiborg 350 t. do Wyborga z tow. (Lenczat), fr. par. Lura 19 t. do Rygi z spirytusem (Ganswindt), łot. par. Horn 249 t. do Goole z drzewem (Behnke i Sieg), czsł. par. Gette 73 t. do Kronsztadu z towarem i spirytusem (Bartram), duń. par. Hafnia 1159 t. do Nakskov z węglem (Polsko-Skand.).

26 września: pol. par. Robur II 798 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Frielingshaus 2043 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Sk.), niem. par. Harald 1091 t. do Vesteraes z węglem (Artus), szw. par. Magnar 648 t. do Hernösandu z węglem (Skand. Levant).

26 września: niem. hol. Caurus z niemł licht. Vega 758 t. do Randersu z węglem (Bergenske), pol par. Niemen 1844 t. do Torre Annunziata i Beni - Saf z drzewem i węglem (Skand. Levant), niem. par. Marta Schröder 344 t. do Hernösandu próżny (Lenczat), niem. żagl. z mot. Helene 130 t. do Halmstadu z węglem (Bergenske), niem. par. Diana 299 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. par. Jarl 256 t. do Sandefjord uz węglem (Voigt), niem. par. Hinrichs 308 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg) szw par. Nancy 302 t. do Christiansandu z węglem (Voigt), szw. par. Egon 291 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Perseus 362 t. do Roztoku próżny (Wolff), łot. par. Kalpaks 1182 t. do Helsingforsu z węglem (Voigt), niem. par. Holstein 478 t. do Szczecina próżny (Shaw Lovell), łot. par. Kokness 1044 t. do Rygi z węglem (Voigt), est. par. Borghild 431 t. do Nyköpingu z węglem (Behnke i Sieg).

27 września: niem. par. Immenhof 182 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), szw. par. Bengt 288 t. do Halden z węglem (enczat), duń. żagl. Jens Nielsen 169 t. do Umea z węglem (Bergenske), duń. żagl. Gudmund 73 t. do Hasle z węglem (Ganswindt).

27 września: szw. żagl. Frithjof 46 t. do Kerteminde z węglem (Bergenske), szw. par. Solfrid 270 t. do Vallina z drzewem (Lenczat), niem. żagl. z mot. Ella 149 t. do Kłajpedy z cementem (Ganswindt), norw. żagl. z mot. Hoydal 139 t. do Holmestrandu z węglem (Voigt), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Ceres 363 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), łot. żagl. Mall 77 t. do Rygi ze solą (Ganswindt), ang. par. Rosewerth 1408 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), gd. par. Echo 555 t. do Nyköpingu z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Lilian 70 t. do Westerviku z węglem (Bergenske) norw. par. cyst. Marna 182 t. do Vejle z melasą (Scharenberg), niem. par. Phaedra 372 t. do Królewca z towarem (Wolff), est. żagl. z mot. Elisabeth 224 t. do Windawy z węglem (Behnke i Sieg).

28 września: lot. par. Biruta 109 t. do Rygi z węglem (Reinhold), fr. par. Martine 1517 t. do Rouen z węglem (Warta), niem. par. Nordmark 568 t. do Wasy z węglem (Reinhold), łot. par. Waidava 1386 t. do Rygi z węglem (Voigt).

28 września: szw. żagl. z mot. Sidonia 54 t do Rönne z węglem (Ganswindt), łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Rönne z węglem (Ganswindt), czsł. par. Bohemia 435 t. do Wyborga z węglem (Danz. Sped. Ges.), łot. par. Mrs 278 t. do Nexö z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kowno 1477 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), szw. żagl. z mot. Göta 59 t. do Larwicku z węglem (Bergenske). ang. par. Majorka 589 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. do Nexö z węglem (Reinhold), hld. par. Ajax 510 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), grecki żagl. z mot. Smaragda 31 t. do Kilonji ze spirytusem (Bartram), szw. par. Elsie 826 t. do Halmstadu z węglem (Artus), niem. par. Mary 1121 t. do Abo z węglem (Voigt).

29 września: niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), niem. par. Frieda 1279 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg). duń. par. Feddy 561 t. do Holbecku z węglem (Mory), szw. par. Ymer 602 t. do Stavangeru z węglem (Pam), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), fr. par. Caudebec 796 t. do Rouen z towarem (Worms), duń. par. I. C Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold). łot. par. Zessy do Rygi próżny (Bartram), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), norw. par. Snarö 762 t. do Drammen z węglem (Pam), szw. par. Karin 196 t. do Morbylanga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Reval 575 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), ang. par. Minorca 594 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), niem par. Doris 324 t. do Hamburga z towarem (Prowe), grecki żagl. z mot. Althina 261 t. do Larwicku ze spirytusem (Bartram).

29 września: szw. par. Themis 383 t. do Göteborga z towarem (Bergenske), niem. par. Ragnar 434 t. do Uleaborga z węglem (Reinhold) niem. żagl. z mot. Aegir 1127 t. do Sztokholmu z samochodami (Bergenske), norw par. Rosafred 295 t. do Yarmouth z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Rewa 715 t. do Vesteraes z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Kurland 428 t do Masnedsundu z węglem (Bergenske).

30 września: niem. par. Brake 336 t. do Lubeki z węglem (Behnke i Sieg), est. par. Briim 302 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Gillhaus 2007 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Mari 279 t. do Stubbekjöbingu z węglem (Artus), szw. żagl. z mot. Rurik 108 t. do Viken z węglem (Bergenske), szw. żagl. Ruth 150 t. do Blase z węglem (Pam), est. hol. Marmor I. 33 t. z est. licht. Marmor IV 382 t. i Marmor V 377 t. do Helsingborga z węglem (Befr. Gesellschaft), niem. par. Bonus 519 t. do Hamburga z parafiną i węglem (Behnke i Sieg).

1 października: szw. par. Georg 239 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), duń. par. Magnus 781 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), niem. par. Hedwigshütte 1224 t. do Hamburga z węglem (Reinhold), łot. par. Turaida 1476 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. mot. Neithea 106 t. do Oskarshamnu z olejem gazowym (Shipco), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Carl 166 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Horsensu z drzewem (Prowe), szw. par. Iris 169 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Sierra Nevada 2077 t. do Trangsundu próżny (Prowe), niem. par Luna 279 t. do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Wilhelmine 177 t. do Stavangeru z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. N. C. Monberg 1329 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.).

2 października: duń. par. Viktoria 116 0t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Scandia 893 t. do Hernösandu z węglem (Artus), niem. par. Artushof 866 t. do Dalsbruck z węglem (Bergenske), duń. mot. Maagen 97 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), szw. par. Thure 295 t. do Degerhamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Helmwiege 660 t. do Szczecina próżny (Jantzen), niem. żagl. z mot. Annemarie125 t. do Abo ze solą (Bergenske), duń. par. Taarnholm 828 t. do Manchestru z drzewem i towarem (Reinhold), ang. par. Lesrix 354 t. do Londynu z dzrzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Hjortholm 848 t. do Manchestru z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Castor 320 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Leda 347 t. do Antwerpji z towarem (Wolff) łot. żagl. Dzenis 248 t. do Kemi ze sodą (Lenczat), szw. par. Jan 488 t. do Passages z drzewem (Befr. Ges.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Kurland 262 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), norw. par. Alstad 1894 t. z Gefle z węglem (Behnke i Sieg).

3 października: fs. par. Smut 982 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), łot. par. Sports 1551 t. do Kotki z węglem (Voigt), niem. hol. Diomedes 54 t. z niem licht. Daheim 369 t. i Chronik 369 t. do Aarhus z węglem (Voigt), łot. par. Lia 749 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Ragnar 430 t. do Oxelösundu z węglem (Bergenske).

3 października: niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Masnedsundu ze solą (Bergenske), niem. żagl. z mot. Walküre 57 t. do Rönne z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Erato IV 57 t. do Kjöge z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Altair 71 t. do Hov z makuchami (Ganswindt), łot. par. Naiga 157 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), gd. par. Etzel 593 t. do Antwerpji ze zbożem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Dordrechtu z drzewem (Voigt), niem. par. Gunter 884 t. do Drammen z węglem (Mory), niem. par. Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), duń. żagl. John 76 t. do Allinge z węglem (Bergenske), duń. par. Birgit 1189 t. do Delfzijlu z drzewem (Nord. Schiff. A. G.), szw. par. Libau 173 t. do Göteborga z cementem i towarem (Reinhold), norw. par. Knud Skaaluren 399 t. do Skien z węglem (Voigt), ang. par. Arete 509 t. do Dowru z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Wyborga z towarem (Lenczat), niem. parł Venus 1639 t. do Rouen z węglem (Reinhold), fr. par. Ostrevent 916 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg).

4 października: norw. par. Key West 2918 t. do Kopenhagi z resztą ładunku saletry (Bergenske).

4 października: hld. par. Nero 334 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Ingeborg 861 t. do Birkenhead z drzewem (Behnke i Sieg), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Sundsvallu z węglem (Reinhold), łot. par. Viesturs 345 t. do Rönne z węglem (Reinhold), szw. par. Gudrun 459 t. do Karlskrony z węglem (Prowe), niem. par. Johann Ahrens 538 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. par. Rosenborg 1206 t. do Leningradu próżny (Bergenske), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), szw. par. Carlsten 335 t. do Karrebäksminde z węglem (Warta), szw. par. Gellivare 1144 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Kaupo 1457 t. do Gefle z węglem (Artus), niem. par. Saturn 157 t. do Kjöge z podkładami (Prowe).

5 października: niem. par. Reinhard 541 t. do Pargasu z węglem (Artus), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Mory), fr. par. Monique Viellieux 1488 t. do Tonnay Charente z węglem (Worms), ang. par. Anglos 789 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), duń. par. Belgien 1173 t. do Sönderborga z węglem (Artus), łot. mot. Kaja 5 t. do Kłajpedy ze spirytusem (Bartram), szw. żagl. Brill 59 t. do Degershamnu z węglem (Behnke i Sieg).

5 października: pol. par. Robur II 798 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), duń. ż. z m. Castor 53 t. do Svendborga ze solą (Gansw.), duń. ż. z m. Fremad 57 t. do Lubeki z drzewem (Gansw.), niem. par. Deutschland 1033 t. do Wenecji z olejem i parafiną (Reinhold), ang. par. Alto 857 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Amrum 560 t. do Gdyni próżny (B. i Sieg), ang. par. Mayrix 375 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw Lovell), szw. mot. Neithea 106 t. do Wisby z olejem gazowym (Shipco), szw. par. Gusten 353 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i S.), duń. par. Eli 1111 t. do Amsterdamu z drzewem (Nord. Sch. A. G.), norw. par. Karen 426 t. do Söderhamnu próżny (Reinhold), duń. ż. z m. Nancy 61 t. do Lervicku z węglem (Behnke i S.), duń. par. Dania 1390 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i tow. (United Baltic).

6 października: norw. par. Ora 599 t. do Skien z węglem (Behnke i S.), szw. par. Amazone 378 t. do Helsingborga z węglem (Behnke i Sieg), wł. par. Maria Teresa 2378 t. do Neapolu z węglem (Skand. Levant.), szw. ż. z m. Cab 99 t. do Degerhamnu z węglem (Bergenske), duń. ż. z m. Minde 61 t do Horsensu z podkładami (Befr. Ges.).

6 października: szw. par. Oddevild 664 t. do Kopenhagi z węglem (Pam), hld. par. Tyne 877 t. do Rotterdamu z węglem (Behnke i Sieg), pol. par. Robur I. 577 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Tordenskjöld 340 t. do Porsgrundu z węglem (Voigt), niem. par. Leonhard 429 t. do Sundsvallu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), duń. par I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Fehmarn 522 t. do Haaren z drzewem (Voigt), niem. mot. Charlotte 245 t. do Kopenhagi próżny (Bergenske). łot. par. Liva 270 t. do Karlskrony z koksem (Behnke i Sieg), fsk. par. Herakles 2045 t. do Helsingforsu z towarem (Bergenske), niem. par. Hinrichs 308 t. do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Werner 479 t. do Hamburga z towarem (Prowe), est. par. Borghild 431 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Bjerke 720 t. do Reykjaviku z węglem (Bergenske), ang. par. Redcar 794 t. do Antwerpji z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Wira 249 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i S.).

7 października: łot. par. Mars 278 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), gd. hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II 596 t. do Korsöru z węglem (Behnke i Sieg), pol. par. Tczew 344 t. do Gdyni próżny (Pam). duń. par. Vendia 627 t. do Kjöge z węglem (Polsko-Sk.), grecki par. Galounis 1381 t. do Helsingforsu z węglem (Artus), niem. par. Vineta 299 t do Kłajpedy z węglem (Reinhold), szw. par. Hernodia 732 t. do Ystadu z węglem (Behnke i S.).

ki morskie o łącznej ładowności 20.1? 3 t. r. n. Wśród statków na wyjściu było z węglem 19, z pasażerami 1, z resztą ładunku śledzi 1, próżny 1.

Odjechało morzem 96 pasażerów Wywieziono na statkach 45.683 t. węgla, w tem 2.301 t. węgla bunkrowego.

Jak się wyjaśniło główną przyczyną zmniejszonego przeładunku węgla w ostatnim czasie jest zmniejszony dowóz jego kolejami. Konjunktura eksportowa dla węgla jest dobra, wobec czego możnaby obecnie wywieźć znacznie większą jego ilość, co pokazuje przykład portu gdańskiego, gdzie wciąż wywozi się duże dzienne ilości węgla.

Znalezienie resztek korwety szwedzkiej na dnie morza.

Dnia 1-go października b. r. w godzinach rannych draga „Varsovie“ bagrując przy wejściu do basenu wydobyła z dna morskiego na głębokości 9—10 metrów armaty i inne rzeczy z rozbitego statku wojennego z napisami szwedzkiemi.

Na miejsce udał się natychmiast kapitan portu Gdynia p. Zaleski celem oględzin urzędowych. W najbliższych dniach armaty zostaną wysłane do Warszawy do muzeum.

W dalszym ciągu draga „Varsovie“ wydobywa obecnie kule szwedzkie i jest nadzieja, że wydostanie jeszcze dużo cennych dla muzeum przedmiotów. Przedmioty te są niewątpliwie częścią uzbrojenia szwedzkiej korwety. czy też fregaty z wieku XVII-go. Trzeba jeszcze orzec czy chodzi w danym wypadku o statek zniszczony podczas bitwy pod Oliwą czy też nie. Przy wejściu do basenu wewnętrznego prawdopodobnie również 300 lat temu nie było głębokich wód i statek został wyrzucony na mieliznę lub brzeg, albo przez burzę, lub celowo, ratując się od pożaru, albo zatonięcia. Po znalezieniu się na mieliźnie, części statku stopniowo się rozpadły, cięższe jednak przedmioty ugrzęzły w torfowisku, wobec czego obecnie znalazły się na głębokości około 10-iu metrów.

Draga „Varsovie“ pracuje dopiero od dwóch lat i jest najsilniejszą i największą z drag czerpakowych zajętych przy bagrowaniu w porcie gdyńskim. Kubły jej są tak wielkie, że z łatwością wydobyć mogą nie tylko średniej wielkości kamienie, lecz również takie przedmioty jak armaty starożytne, których długość nie była duża, zazwyczaj nie przewyższając 1 i pół metra.

Znalezienie armat i sprzętu wojennego w Gdyni wzbudza zrozumiałe zainteresowanie, a historycy nasi zapewne będą w stanie określić ściślej o jaki okręt szwedzki w danym wypadku chodzi.

Rozpoczęcie prac nurkowych przy szczątkach fregaty w Gdyni.

W najbliższych dniach rozpocznie się praca nurków Marynarki Wojennej, którzy badać będą dno w miejscu, gdzie draga „Varsovie” 10 dni temu wydobyła 2 armaty, a następnie kule i kotwicę, niewątpliwie należące do jednego statku. Nurkowie Marynarki Wojennej zbadają w jakim stanie znajdują się szczątki okrętu, który przypuszczalnie jest szwedzką fregatą z 17-go wieku.



Ruch portu gdańskiego w poprzednim tygodniu.

W tygodniu przybyło 121 statków morskich, w tej liczbie 98 parowców, 5 motorowców, 4 holowniki, 5 lichtug, 6 żaglowców z motorem. Wśród statków na wejściu polskich było 4, gdańskich 7, niemieckich 29, duńskich 52, szweckich 22, norweskich 8, angielskich 7, łotewskich 6, holenderskich 4, fińskich 3, francuskich i greckich po 3, estońskich czechosłowackich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 68, z towarem 20, z żelastwem 15, z pasażerami i towarem 4, z pirytem 3, z rudą żelazną i śledźmi, drzewem po 2, z węglem, fosfatem, kamieniem, amunicją i towarem z samochodami po 1.

Przeładowano w tygodniu w imporcie ze statków i składów na kolej 4,980 ton rudy żelaznej, 17.375 ton żelastwa, 3.402 ton nawozów sztucznych i 6.476 ton innych towarów.

Na wejściu zanotowano 118 statków morskich, w tej liczbie z węglem 64, z towarami 18, z drzewem 11, próżnych 5, z pasażerami i towarem 3, oraz po 2: ze solą, drzewem i towarem i ze spirytusem, po 1: z cementem, z cementem i towarem, ze solą, ze zbożem, z makuchami, z ropą gazową, z parafiną i węglem, z podkładami, z resztą ładunku saletry, z towarem i końmi i z samochodami.

Przeładowano w tygodniu w eksporcie z kolei na statki 115.874 tony węgla, oraz z kolei na statki i składy 625 wagonów drzewa, 318 wagonów zboża, 2 wagony cukru i 1.282 wagony innych towarów.

Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu.

Ruch portowy w tygodniu sprawozdawczym (od 5-go do 12 października) charakteryzował się średniem ożywieniem, przyczem ruch wyjściowy nieco przewyższał ruch na wejściu.

Zawinęło do portu statków morskich 106, w tej liczbie 90 parowców, 3 motorowce, 3 holowniki, 4 lichtugi morskie, 6 żaglowców z mot.

Co do bander statków na wejściu było: polskich 3, gdańskich 1, duńskich 16, szweckich 23, niemieckich 33, angielskich 7, łotewskich 6, norweskich 4, greckich 3, estońskich i czechosłowackich po 2, oraz po 1: francuskich, włoskich, holenderskich, portugalskich, hiszpańskich.

Próżnych statków na wejściu było 59, z towarami 21, z żelastwem 6, z pasażerami i towarem 5, z rudą żelazną 4, ze śledzmi 3, z kamieniem 2, oraz po 1: z fosfatem, z samochodami, z linoleum, z tytoniem i olejem, z rudą cynkową.

Przeładowano w imporcie ze statków i składów na kolej: rudy 8.235 ton, żelastwa 7.075 t., nawozów sztucznych 5.135 ton, innych towarów 5.?91 ton.

Na wyjściu zanotowano 118 statków morskich, w tej liczbie z węglem 60, próżnych 14, z towarami i pasażerami 4, ze spirytusem 3, z cementem 2, oraz po 1: z koksem, z rudą żelazną, ze solą, z ropą gazową, z olejem parafinowym, ze zbożem i amunicją, z drzewem i towarem, z drzewem i zbożem, z pasażerami i pocztą, z towarami i końmi, z podkładami, z resztą ładunku drobnicy.

Przeładowano w eksporcie z kolei na statki 123.146 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy 701 wag. drzewa, 386 wag. zboża, 9 wag. cukru, i 1.095 wag. innych towarów.

Tydzień odznaczał się pod względem ruchu towarów stosunkowo wysokim przeładunkiem węgla, co tembardziej jest znamienne, że równocześnie przeładunek węgla w Gdyni osłabł, z powodu zmniejszonego dowozu węgla kolejami.

Również dowóz drzewa eksportowego był znaczny. Zboża przeładowano 5.500 ton, z czego widać, że kampanja eksportowa dla zboża już się rozwija. Według danych dyrekcji kolejowej dla tygodnia od 1-go do 8-go października dowieziono do Gdańska kolejami następującą ilość towarów eksportowych: węgla 127.326 ton, cementu 2.580 t., nafty 2.225 t., soli 240 t., żelaza i maszyn 957 t. drzewa 13.141 t. zboża 5.121 t. melasy 16 ton, wytłoków buraczanych 30 t., jaj 135 t., skór 58 t., żywych koni 42 sztuk, żywych świń 991.

Naogół tydzień w eksporcie charakteryzować można jako ożywiony, w imporcie poprawiła się pozycja przeładunku rudy i złomu, import nawozów sztucznych nieco osłabł, tak samo innych towarów i drobnicy.

Jeszcze o bunkrowaniu w Gdyni.

Od jednego z naszych czytelników blisko stojącego życia portowego Gdyni otrzymujemy następujące uwagi:

Niejednokrotnie podnoszono w „Żeglarzu Polskim" mało się rozwijające w Gdyni zaopatrywanie statków morskich w węgiel dla własnej potrzeby czyli tak zwane „bunkrowanie".

Możliwe, że wzmożenie taniej sprzedaży węgla mogłoby nastąpić tylko przy szerokiem powiadomieniu przedsiębiorstw żeglugowych o wartości naszego węgla jako opału dla kotłów na statkach morskich. W tym celu należałoby przeprowadzić doświadczenia i próby, a podanie do wiadomości przedsiębiorstw wyników tych prób zapewne miałyby wpływ na rozwój „bunkrowania".

Pewność, że próby takie będą dodatnie otrzymuje się z rozmów z załogami statków przychodzących do Gdyni. Niedawno jeden z żeglarzy, człowiek zupełnie poważny, starszy oficer statku łotewskiego, twierdził, że zużycie węgla angielskiego na jego statku wynosi na dobę 13 t. natomiast węgla polskiego statek zużywa tylko 11 t. Korzyść z tego wynikająca nie jest do pogardzenia, więc statek ich, gdy tylko może, zaopatruje się w węgiel polski. Niezależnie od tej korzyści węgiel polski ma inne zalety, bo potrzebuje mniej obsługi. Węgiel angielski zalewa i zatapia ruszty, więc obsługa jest bardzo uciążliwa, męczy ludzi, i u nich na statku trzeba liczyć zawsze, że z sześciu ludzi obsługi jeden zwykle choruje z przepracowania. Zupełnie niema tego gdy statek opalają węglem polskim. Wszyscy zdrowi, bo praca jest lżejsza.

Jeżeli rzeczywiście węgiel polski posiada takie zalety, co możnaby sprawdzić przez zapytanie mechaników statków „Żeglugi Polskiej", to po przeprowadzeniu naukowych doświadczeń i prób możnaby rozwinąć szeroką, umiejętną propagandę, co bezwątpienia przyczyniłoby się do rozwinięcia sprzedaży węgla bunkrowego w Gdyni.

Udzielając miejsca tym ciekawym uwagom zaznaczyć musimy, że węgiel istnieje najrozmaitszych odmian i że węgiel angielski t. zw. parowy na Bałtyku ma jako węgiel statkowy dobrą markę. Nie obniżając jego zalet, które nie są właściwe wszystkim jego odmianom, stwierdzamy, że nasz węgiel jako paliwo okrętowe nie ustępuje angielskiemu i w ostatnim czasie bunkrują naszym węglem nie tylko w Gdańsku i w Gdyni, lecz również i w innych portach Bałtyku.

Jeśli chodzi o propagandę, to w pierwszym rzędzie jej potrzebuje sama Gdynia i jej niskie opłaty portowe: wysunięte położenie, łatwość zawijania po drodze, brak lodu w zimie. Oczywiście i węgiel polecać się będzie dobry.

Przyczyny zmniejszenia ruchu przeładunkowego w Gdyni

Jak już ostatnio zaznaczyliśmy ruch towarowy w Gdyni nieco się zmniejszył w ostatnim miesiącu i tylko przeładunek węgla utrzymywał się na osiągniętym poziomie, a nawet nieco się podniósł, wobec czego ustanowiono we wrześniu rekord miesięcznego przeładunku tego masowego towaru.

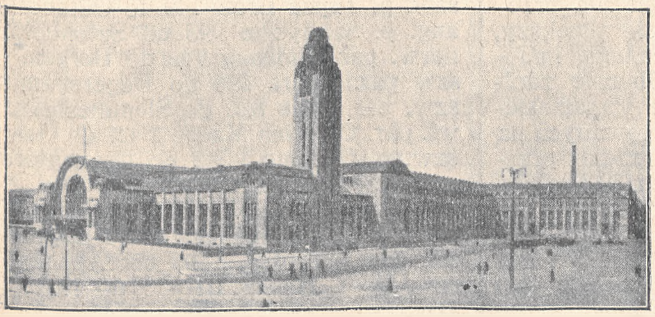
Lecz w ostatnich dniach również i przeładunek węgla się zmniejszył, co się tłumaczy w danym wypadku przyczynami, które nie zależą ani od eksporterów, ani też od sprawności portu, która stale się zwiększa. Mianowicie kolej nie dowozi w ostatnim czasie dostatecznej ilości węgla do Gdyni. Np 6-go października załadowano 4.523 t. węgla eksportowego i 200 t. bunkru, 7-go — 3.643 t. węgla i 420 t. bunkru, Są to liczby obniżone stojące w związku z tem, że tylko 5 statków stało w tych dniach w porcie. Jednocześnie na redzie pozostawały 7-go 3 statki, 8-go zaś 6 statków oczekując możności ładowania węgla. Węgiel jednak nie nadszedł, wobec czego przeładunek musiał pozostać w skromnych ramach. Jednocześnie wypada zaznaczyć, że w Gdańsku ładunek dzienny utrzymuje się na wysokości około 20.000 ton dziennie, wobec czego w każdym razie nie można mówić, ażeby koleje polskie specjalnie forsowały eksport węgla przez Gdynię na niekorzyść Gdańska, jak to twierdzą niektórzy w Gdańsku.

Miejmy nadzieję, że zjawisko jest przemijające i że węzeł portowy gdyński będzie zasilany węglem w tej samej mierze, co i gdański, t. zn. w normie dziennej 9.000 t., co odpowiada dzisiejszej zdolności przeładunkowej portu.

Dalsze wycieczki parowcami „Żeglugi Polskiej“.

(Okres przedsezonowy 1929 roku).

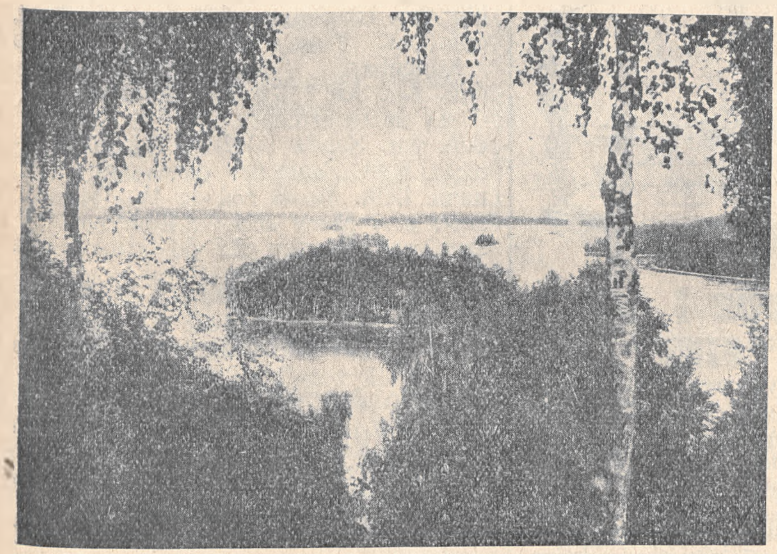
FINLANDJA.



Helsingfors.
Dworzec centralny, jeden z najoryginalniejszych w Europie.



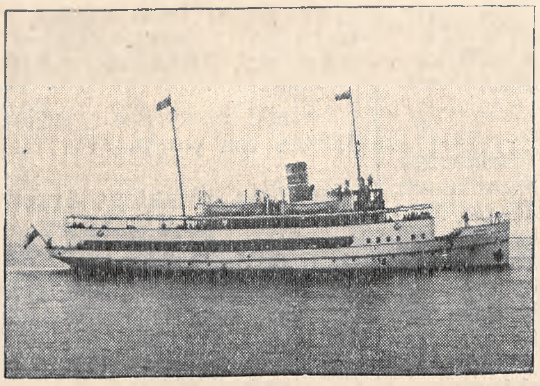
Salsjöbaden.
Miejsce kąpieli morskich koło Helsingforsu.



Jezioro Saima.
Olbrzymie to jezioro, obejmujące swemi rozgałęzieniami całą południowo-wschodnią część kraju, łączy się kanałem Saima z zatoką Fińską koło Wyborga.



Kanał Saima,
miejscami wykuty w granitowem podłożu, od kilkudziesięciu lat otworzył wnętrze Finlandji dla żeglugi i ułatwił eksport drzewa.



Parowiec Żeglugi Polskiej „Gdańsk“,
służy do dalszych wycieczek Ligi Morskiej i Rzecznej, w okresie przedsezonowym.

Żegluga wewnętrzna.

Motorowe berlinki we Francji. Przedsiębiorstwo Les Transports Automoteurs zamówiło ostatnio 60 barek motorowych, z których część zostanie wykonana w Gutehoffnungshütte, Walsund, część zaś we Francji. Przedtem już te same warsztaty otrzymały zamówienie na 30 barek motorowych ze strony przedsiębiorstw Union Miniere (związek kopalń) i Motopeniche. Statki otrzymują tylną śrubę i służą jak do przewozu zbiorowych ładunków, tak też do transportów węgla i rudy i innych towarów luzem.

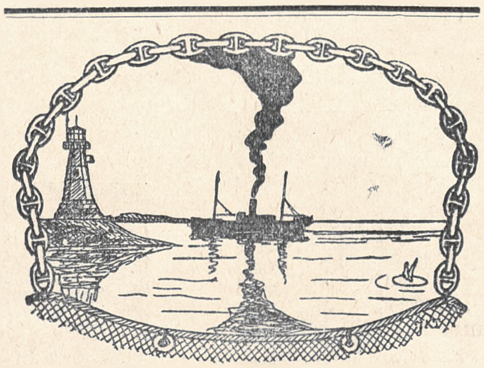
Stosunkowa wąskość dróg wodnych Francji przy względnej ich głębokości sprzyja zastosowaniu statków śrubowych tego rodzaju, gdzie silnik może być bardzo słaby, a pojemność ładunkowa duża. Równocześnie zaczyna się rozpowszechniać zastosowanie śmigi powietrznej. Ten sposób transportu więcej się nadaje do wód płytkich. W śmigi powietrzne są zaopatrzone nawet dość duże barki.

Kłopoty amerykańskie na kanale Panamskim.

Jak wiadomo, kanał Panamski został zrealizowany jako kanał szluzowy z wysokością środkowego szlaku 80 stóp nad poziomem morza. Zasilanie szluz kanałów i samego kanału wodą na takiej wysokości zapewnione jest istnieniem jeziora Gatun, głównego zbiornika wodnego tego kanału. Kanał położony jest w klimacie o obfitych opadach, jednak istnieją cztery miesiące suchej pory roku, kiedy poziom wód opada. Trzeba również uwzględnić, że zużycie wody idzie nie tylko na szluzy, lecz również na wytwarzanie energji elektrycznej. Największą wysokość wody przy której jezioro Gatun może być zapełnione wynosi 87 stóp, a tymczasem minimum dla przejścia przez przekop Garkut wynosi 80 stóp. 7 stóp więc tylko wysokości wody na olbrzymiem coprawda jeziorze Gatun stanowi w suchej porze roku zapas wody potrzebnej dla kanału. Amerykanie obawiają się, że przy większych posuchach i w razie konieczności szluzowania większej ilości statków tej wody może zabraknąć. Oczywiście w pierwszym rzędzie w rachubę wchodzą względy strategiczne, a mianowicie kanał nie powinien zawieść w razie konieczności szluzowania licznych wielkich statków.

Rozwiązanie zabezpieczające od braku wody znaleziono w drodze wzniesienia nowej tamy przy Allhajaela, poza którą ma powstać drugi basen. Ten basen będzie mógł zebrać wodę z okolicy podczas okresów deszczów i podtrzymać poziom jeziora Gatun w suchej porze roku. Po przeprowadzeniu badań i zdjęć w terenie stwierdzono możność wzniesienia tej nowej tamy do wysokości 52 metrów. Przy tej wysokości zbiornik wody pokrywałby powierzchnię 22 mil kwadratowych, zawierając około 22 biljonów stóp sześciennych wody.

Wstępne rachuby mają potrwać 2 lata, poczem 3 lata będą poświęcone na samą budowę tam. Ogólny koszt robót obliczony jest na 12 000 000 dolarów. Dzięki robotom tym siła przepustowa kanału znacznie się zwiększy, gdyż przewiduje się równolegle budowa serji nowych szluz. Obecnie zdolność przepustowa kanału Panamskiego wynosi 49 statków szluzowanych na dobę. Faktyczny ruch rzadko przewyższał w ostatnich latach 30 statków na dobę, a średni ruch w ostatnim roku wynosi 19 statków na dobę. Po wprowadzeniu nowego zbiornika i dobudowaniu nowych szluz będzie można przepuszczać dziennie 72 statki, co znacznie przewyższa istniejące potrzeby, nawet z uwzględnieniem 5-cio letniego wzrostu ruchu potwierdzając, iż przebudowa ma na celu względy strategiczne.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

5 października:
duń. żagl. z m. **Nancy** 61 z Lerwicku,
duń. par. **Dania** 1390 do Oslo.

6 października:
norw. par. **Ora** 599 do Skien,
szw. p. **Amazone** 378 do Helsingborga,
szw. żagl. z m. **Cab** 99 do Degerhamnu.
wł. par. **Maria Teresa** 2 378 do Neapolu,
hld. par. **Tyne** 877 do Rotterdamu,
szw. par. **Oddevold** 664 do Kopenhagi,
pol. par. **Robur I** 577 do Nyköpingu,
norw. par. **Tordenskjöld** 340 do Porsgrundu,
szw. par. **Wira** 249 do Karlshamnu,
norw. par. **Bjerke** 720 do Reykjaviku,
est. par. **Borghild** 431 do Aarhus.

7 października:
łot. par. **Mars** 278 do Lipawy,
gd. licht. **Danzig I** 579 do Korsöru,
gd. licht. **Danzig II** 596 do Korsöru,
gr. par. **Galounis** 1381 do Helsingforsu,
szw. par. **Hernodia** 732 do Ystadu,
duń. par. **Vendia** 627 do Kjöge,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy.

8 października:
niem. par. **Martha Halm** 542 do Gefle,
szw. p. **Thyra Bratt** 740 do Göteborga,
ang. p. **Sandysike** 993 do Sztokholmu,
norw. par. **Gulhaug** 742 do Bergen,
szw par. **Thure** 295 do Degershamnu,
szw. par. **Elsie** 826 do Slemmestadu,
wł. par. **Caterina Madre** 2 427 do Genui,
szw. p. **Oceanic** 1 302 do Helsingforsu.

9 padziernika:
szw. par. **Nancy** 320 do Christiansundu,
duń. par. **Middelhavet** 778 do Bayonne,
wł. par. **Valrossa** 2 803 do Wenecji,
szw. licht. **Halsta III** 473 do Hov,
szw, par. **Erik** 123 do Holbak,
szw. par. **Indus** 357 do Skogshall,
pol. par. **Warta** 1 698 do Genui,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. apr. **Otto Cords** 494 do Pargasu.

10 października:
niem. p. **Karl Fr. Larsen** 686 do Rouen,
szw. par. **Valkyrian** 707 do Kubikenborga,
niem. par. **Rival** 353 do Hamburga,
hld. par. **Dirksland** 1 057 do Kopenhagi,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
duń. par. **Alf** 1 374 do Horsensu.

11 października:
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
niem. licht. **Saale** 630 do Wyborga,
niem. licht. **Mosel** 554 do Wyborga,
szw. par. **Mary** 288 do Lemvigu,
szw. par. **Bonden** 372 do Sztokholmu.

12 października:
ang. par. **Rotha** 994 do Norrköpingu,
łot. par. **Evermore** 2 375 do Kotki,
gd. par. **Oberpräs. Delbrück** 620 do Kjöge,
hld. par. **Johanna** 1 234 do Nantes,
niem. par. **Lubeca** 693 do Hudiksvallu,
łot. par. **Kurland** 428 do Mariageru,
niem. par. **Consul Hintz** 929 do Dieppe,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
czsł. żagl. z mot. **Melnik** 64 do Halmstadu,
duń. żag. z mot. **Aage** 56 do Turö.

13 października:
niem. par. **Gotland** 591 do Visby,
szw. par. **Atlantic** 709 do Köpingu,
szw. par. **Sundsborg** 829 do Helsingborga,
łot. par. **Skrunda** 1 467 do Rygi,
niem. licht. **Fulda** 645 do Wyborga.
niem. licht. **Zukunft** 603 do Wyborga,
niem. par. **Swinemünde** 1 160 do Bayonne.

Statki powyższe wywiozły łącznie 120 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

6 października:
duń. żagl. z mot. **Minde** 61 do Horsensu,
niem. par. **Fehmarn** 522 do Haaren,
ang. par. **Redcar** 794 do Antwerpji.

8 października:
szw. mot. **Ido** 170 do Kopenhagi.

9 października:
niem. żagl. z mot. **Hans Werner** 74 do Roztoku,

10 października:
niem. p. **Dora Ahrens** 529 do Londynu,
duń. par. **Irene Marie** 1 116 do Zaandamu.
gd. par. **Echo** 555 do Antwerpji (i ze zbożem),
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth (i z towarem).
12 października:
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z tow.).
13 października:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z cementem).
duń. par. **Danefelt** 724 do Londynu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 25 800 m³ drzewa.

Wywóz cementu przez port gdański

8 października:
niem. par. **Kurland** 262 do Ekenäs.
10 października:
łot. par. **Laimons** 198 do Helsingborga.
13 października:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem).
Statki powyższe wywiozły łącznie 1 340 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

6 października:
duń. żagl. z mot. **Catharina** 52 z Kopenhagi.
8 października:
duń. żagl. **Fylla** 182 z Kopenhagi.
9 października:
pol. par. **Poznań** 1 122 z Hendrik-Ido-Ambacht.
10 października:
duń. par. **Farö** 277 z Great Yarmouth,
niem. par. **Hilde** 851 z Rotterdamu,
niem. par. **Margarete Schröder** 586 z Dowru.
12 października:
niem. par. **Scharhörn** 116 z Kopenhagi.
13 października:
norw. par. **Mitkjell** 329 z Stavangeru.
Statki powyższe przywiozły łącznie 8 100 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

7 października:
gr. par. **Dimitris** 2 116 z Oranu.
8 października:
szw. par. **Göta** 674 z Oskarshamnu.
9 października:
szw. par. **Rewa** 715 z Vesteras.
10 października:
pol. par. **Katowice** 1 108 z Lulea.
Statki powyższe przywiozły łącznie 10 600 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

8 października:
port. par. **Ines** 1 814 z Setubalu.
Statek powyższy przywiózł 3 500 ton fosfatów.



RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

6 października:
duń. par. **Svanholm** 764 z Manchesteru.
7 października:
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga,
niem. par. **Siegfried** 329 z Szczecina,
hld. par. **Erato** 357 z Amsterdamu.
8 października:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Imatra** 544 z Lubeki,
ang. par. **Haarlem** 565 z Middelsborough,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
ang. par. **Smolensk** 1534 z Londynu (i z pas.),
szw. par. **Sven** 191 z Helsingforsu.
9 października:
niem. par. **Alexandria** 438 z Hamburga,
norw. par. **Ara** 557 z Gdyni,
niem. par. **Jacoba** 951 z Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1387 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Carl** 166 z Hamburga,
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga,
nag. par. Kowno 1477 z Hull (i z pas.).
10 października:
niem. par. **Diana** 299 z Rotterdamu,
duń par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
11 października:
duń. par. **Ulf** 797 z Kopenhagi,
niem. par. **Helene Russ** 577 z Hamburga,
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi,
ang. par. **Baltannic** 1034 z Rygi (i z pas.).
12 października:
ang. par. **Baltara** 1387 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
13 października:
niem. par. **Arcona** 303 z Szczecina,
niem. par. **Electra** 349 z Kopenhagi.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

5 października:
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.).
6 października:
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
fsk. par. **Herakles** 2 945 do Helsingforsu,
niem. par. **St .Lorenz** 343 do Rygi,
niem. par. **Werner** 479 do Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga.
8 października:
niem. par. **Oceana** 716 do Rygi.
9 października:
duń. par. **Polonia** 4519 do Nowego Yorku (z pas. i pocztą),
niem. par. **Imatra** 544 do Wyborga,
niem. par. **Siegfried** 329 do Szczecina,
ang. par. **Baltara** 1387 do Lipawy (i z pas.).
10 października:
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
niem. par. **Fortuna** 304 do Rotterdamu,
norw. par. **Havborg** 707 do Antwerpji.
11 października:
niem. par. **Bonus** 519 do Królewca z resztą ładunku towaru.
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsa.
hld. par. **Erato** 367 do Amsterdamu,
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth (i z drzewem),
ang. par. **Baltannic** 1034 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Helene Russ 577 do Rygi.
12 października:
ang. par. Smolensk 1534 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Lothar** 257 do Hamburga,
ang. par. **Kovno** 1477 do Hullu (i z pas.),
duń. par. **Ulf** 797 do Bordeaux (i z drzewem),
ang. par. **Baltara** 1387 do Londynu (i z pas.).
13 października:
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi (i z jęczmieniem),

Ruch. tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie paźdz.

(w tonach).

WYWÓZ: **Produkty mineralne:** węgiel 130 680, sól 150, parafina 160, cement 1 260, smoła 183, oleje 143, sól potasowa 210, soda 480.

Produkty roślinne: jęczmień 3 470, owoce strączkowe 352, melasa 467, drzewo 21 028, koniczyna 23.

Produkty zwierzęce: mięso solone 185, jaja 125, skóry 23.

WWÓZ: **Produkty mineralne:** fosforyty 6 100, mączka Thomasa 500, kamienie 520, węgiel 20, saletra chilijska 710, ruda żelazna 4 170, żelazo i stal 410, złom żelazny 12 310, miedź 30.

Produkty roślinne: pszenica 520, ryż 120, lniane siemię 1 320, żywica i kalafonia 170, oleje 420, ekstrakt garbnikowy 105, bawełna 9,7.

Produkty zwierzęce: smalec 655, śledzie solone 12 704, tłuszcze 330, skóry 76.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie września

(opuszczony)

(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 137 425, sól 650, superfosfat 180, parafina 1 060, cement 3 250, oleje 98, soda 105, koks 1 230.

Prod. roślinne: jęczmień 3 870, owoce strączkowe 608, mączka kartoflana 40, cukier surowy 640, rafinada 430, pasza dla bydła 30, otręby 150, melasa 880, drzewo 20 613, koniczyna 11, smoła 62.

Prod. zwierzęce: Mięso solone 230, jaja 143, bydło żywe 39, skóry 36.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** Fosforyty 8 600, kamienie 610, koks 1 520, węgiel 1 970, siarka 22, saletra chilijska 155, ruda żelazna 2 770, żelazo i stal 380, złom żelazny 16 950, miedź 220, maszyny 160.

Prod. roślinne: Pszenica 1 590, żyto 89, ryż 1 270, żywica i kalafonia 114, oleje 990, ekstrakt garbnikowy 250, bawełna 1,4.

Prod. zwierzęce: Smalec 347, śledzie solone 10 295, tłuszcze 256, skóry 140,

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
19. 10.	z Kłajpedy	do Le Havre	19. 10.	Pologne	Cie Generale
23. 10.	z Havru	„ „	23. 10.	Virginie	Transatlantique
2. 11.	z Rygi	„ „	3. 11.	Pologne	„
20. 10.	z Havru	„ Rio de Janeiro	21. 10.	Światowid	Chargeurs Reunis

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	25. 10.	Estonia	Baltic America Line
8. 11.	„ „	„ „	13. 11.	Polonja	„
27. 11.	„ „	„	4. 12.	Lituania	„
23. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	23. 10.	Baltara	Un. Baltic Corp.
26. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	26. 10.	„	„
22. 10.	„ Londynu	„ Londynu	26. 10.	Smolensk	„
23. 10.	„ Hull	„ Hull	26. 10.	Kowno	Ellerman & Wilson
29. 10.	„ Londynu	„ Londynu	2. 11.	Tasso	„
30. 10.	„ Hull	„ Hull	2. 11.	Kolpino	„
					„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.